

Julkisen liikenteen sanasto



Julkisen liikenteen sanasto

Liikenneviraston oppaita 4/2013

Kannen kuva: Liikenneviraston kuva-arkisto

Verkkojulkaisu pdf (www.liikennevirasto.fi)

ISSN-L 1798-6591

ISSN 1798-6605

ISBN 978-952-255-345-4

Liikennevirasto

PL 33

00521 HELSINKI

Puhelin 0295 34 3000

Julkisen liikenteen sanasto. Liikennevirasto, liikenteen palvelut -osasto. Helsinki 2013. Liikenneviraston oppaita 4/2013. 59 sivua ja 2 liitettä. ISSN-L 1798-6591, ISSN 1798-6605, ISBN 978-952-255-345-4.

Avainsanat: joukkoliikenne, henkilöliikenne, joukkoliikennelaki, palvelusopimusasetus, sanasto.

Tiivistelmä

Julkaisun tarkoituksena on kuvata yleisellä tasolla palvelusopimusasetuksen (EY N:o 1370/2007) ja joukkoliikennelain (869/2009) mukaista julkista joukkoliikennejärjestelmää sekä määritellä sen järjestämiseen liittyvät keskeiset käsitteet ja niiden ruotsin- ja englanninkieliset vastineet. Pyrkimyksenä on yhtenäistää eri termien ja käsitteiden käyttöä muuttuneen lainsäädännön soveltamiseen liittyvässä käytännön työssä. Siten julkista liikennettä koskevissa ohjeissa ja muissa virallisluontoisissa dokumenteissa käytettävän terminologian tulisi jatkossa olla mahdollisimman yhdenmukaista tämän sanaston terminologian kanssa.

Sanasto on jaettu kahdeksaan lukuun, joissa käsitellään joukkoliikennejärjestelmää yleisesti, joukkoliikenteen järjestämistä palvelusopimusasetuksen mukaisesti, joukkoliikenteen palvelutasoa, taksa-, lippu- ja informaatiojärjestelmää, kilpailutusta, henkilöliikenteen julkista rahoitusta sekä julkisen liikenteen tilastointia. Kussakin luvussa on lyhyt kuvaus otsikon aihepiiristä avaintermineen, termien määritelmät vieraskielisine vastineineen ja luettelo kyseisen luvun työstämiseen käytetyistä keskeisistä julkaisuista. Nämä ovat pääasiassa liikenne- ja viestintäministeriön ja Liikenneviraston julkaisuja, joissa käsitellään joukkoliikennelain ja palvelusopimusasetuksen mukaista joukkoliikenteen järjestämistä. Vieraskielisten vastineiden löytämisessä on hyödynnetty myös joitakin alan sanastoja.

Kaikkiaan sanastossa on noin 230 termiä ja siihen sisältyy myös lyhyt luettelo joukkoliikennelain säätämisen yhteydessä kumotun henkilöliikennelain (343/1991) myötä käytöstä poistuvista termeistä sekä joistakin muista termeistä, joiden käyttöä ei enää suositella.

Sanasto on tarkoitettu apuvälineeksi joukkoliikenteen parissa eri tehtävissä toimiville henkilöille ja sitä on syytä päivittää liikenteen järjestämistä koskevien käytäntöjen kehittyessä.

Ordlista över kollektivtrafik. Trafikverket, trafiktjänster. Helsingfors 2013. Trafikverkets handböcker 4/2013. 59 sidor och 2 bilagor. ISSN-L 1798-6591, ISSN 1798-6605, ISBN 978-952-255-345-4.

Nyckelord: kollektivtrafik, persontrafik, kollektivtrafiklagen, serviceavtalsförordningen, ordlista.

Sammandrag

Syftet med publikationen är att på ett allmänt plan beskriva kollektivtrafiksystemet som avses i serviceavtalsförordningen (EG nr 1370/2007) och i kollektivtrafiklagen (869/2009) samt att definiera de centrala begreppen i anknytning till ordnande av kollektivtrafiken och de motsvarande begreppen på svenska och engelska. Avsikten är att förenhetliga användningen av olika termer och begrepp i det praktiska arbetet där man tillämpar den ändrade lagstiftningen. I fortsättningen borde således terminologin som används i anvisningar som gäller kollektivtrafik och andra officiella dokument så långt som möjligt överensstämma med terminologin i denna ordlista.

Ordlistan är indelad i åtta kapitel, som tar upp kollektivtrafiksystemet ur ett allmänt perspektiv, ordnandet av kollektivtrafik i enlighet med serviceavtalsförordningen, servicenivån i kollektivtrafiken, taxe-, biljett- och informationssystemet, konkurrensutsättningen, den offentliga finansieringen av persontrafiken samt statistikföringen av kollektivtrafiken. Varje kapitel innehåller en kort beskrivning av rubrikens ämnesområde inklusive nyckeltermer, definitioner av termerna jämte motsvarigheterna på svenska och engelska samt en lista över de viktigaste publikationerna som kapitlet i fråga grundar sig på. Dessa är i huvudsak kommunikationsministeriets och Trafikverkets publikationer, som behandlar ordnandet av kollektivtrafik i enlighet med kollektivtrafiklagen och serviceavtalsförordningen. För att hitta motsvarigheterna på svenska och engelska har man också använt några branschrelaterade ordlistor.

Ordlistan innehåller totalt 230 termer och i den ingår också en kort lista över sådana termer som inte mera används i och med att kollektivtrafiklagen stiftades och persontrafiklagen (343/1991) därigenom upphävdes. Listan innehåller också några sådana termer, vars användning inte längre rekommenderas.

Ordlistan är avsedd som hjälpmedel för personer som arbetar med olika uppgifter inom kollektivtrafiken och den borde uppdateras i takt med att praxisen för att ordna trafiken utvecklas.

Glossary of public transport terms. Finnish Transport Agency, Traffic Services. Helsinki 2013. Finnish Transport Agency Handbooks 4/2013. 59 pages and 2 appendices. ISSN-L 1798-6591, ISSN 1798-6605, ISBN 978-952-255-345-4.

Key words: public transport, passenger traffic, Public Transport Act, Regulation on public passenger transport services, glossary.

Summary

This publication aims to give a general description of the public transport system referred to in the Regulation on public passenger transport services (EC, No 1370/2007) and in the Public Transport Act (869/2009). The aim is also to define the key concepts regarding the organisation of public transport and the corresponding concepts in Swedish and English. The purpose of the glossary is to standardize the terms and concepts used in the practical implementation work of the amended legislation. In future, the terminology used in instructions concerning public transport and other official documents should be as consistent with the terminology in this glossary as possible.

The glossary is divided into eight chapters, dealing with a general overview of the public transport system, the organisation of public transport under the Regulation on public passenger transport services, the level of service in public transport, the system for fares, tickets and information, competitive tendering, public funding of passenger traffic and the compilation of statistics on public transport. In each chapter there is a short description of the headline theme, including the key terms, definitions of the terms with the corresponding term in Swedish and English and a list of key publications used as the basis for the chapter. These are mainly the publications by the Finnish Ministry of Transport and Communications and the Finnish Transport Agency, which deal with the organisation of public transport pursuant to the Public Transport Act and the Regulation on public passenger transport services. Some other related glossaries have also been used to find the corresponding terms in Swedish and English.

The glossary contains a total of 230 terms, including a short list of the terms no longer to be used as a result of the enactment of the Public Transport Act and the thus repealed Act on Passenger Traffic Services (343/1991). The list also includes some of the terms, which should no longer be used.

The glossary is intended as a tool for people working with different tasks related to public transport. It should be updated along with the development of new practices regarding traffic organisation.

Esipuhe

Tämän sanaston tarkoituksena on kuvata yleisellä tasolla palvelusopimusasetuksen ja joukkoliikennelain mukaista julkista joukkoliikenne- ja henkilöliikennejärjestelmää ja määritellä keskeiset liikenteeseen ja sen järjestämiseen liittyvät käsitteet. Pyrkimyksenä on yhtenäistää eri termien ja käsitteiden käyttöä uuden lainsäädännön soveltamiseen liittyvässä käytännön työssä. Käsitteiden määrittelyssä on pyritty mahdollisuuksien mukaan tiiviiseen ja yleispätevään muotoon.

Sanasto ei ole yksityiskohtainen julkisen liikenteen käsikirja, joten käytännön työssä on tarpeen paneutua sekä lainsäädäntöön että liikenteen järjestämistä ja suunnittelua koskeviin viranomaisohjeisiin. Julkista liikennettä koskevissa ohjeissa ja muissa virallislähtöisissä dokumenteissa käytettävän terminologian tulisi jatkossa olla mahdollisimman yhdenmukaista tämän sanaston terminologian kanssa.

Termeihin on yleensä liitetty ruotsin- ja englanninkieliset vastineet, jotka on merkitty termin perään sulkuihin, kielet puolipisteellä erotettuna. Eri lukujen lopussa on listattu sanaston teossa käytettyjä julkaisuja ja raportteja.

Sanasto on laadittu konsulttityönä Ramboll Finland Oy:ssä, jossa työhön ovat osallistuneet dipl.ins. Ari Sirkä (projektipäällikkö), dipl.ins. Pilvi Lesch, dipl.ins. Tuomo Lapp ja tekn. yo. Antti Heikkinen sekä asiantuntijana professori emeritus Matti Pursula. Liikennevirastossa työtä ovat ohjanneet dipl.ins. Marja Rosenberg, kauppatiet. maist. Pietari Pentinsaari ja dipl.ins. Erika Karjalainen. Työn luonnosta on käsitelty joukkoliikennesuunnittelijoiden työpajassa ja se on ollut kommentoitavana useissa Liikenneviraston joukkoliikennealan työryhmissä.

Kyseessä on sanaston ensimmäinen versio, jonka mahdollisista virheistä, puutteista ja epätäsmällisyyksistä työn tilaaja ja tekijät toivovat saavansa palautetta. Terminologia luonnollisesti kehittyy uuden lainsäädännön mukaisten menettelyjen muuttuessa jokapäiväiseksi toiminnaksi. Sanastoa on siten tarpeen uudistaa ja täydentää määrajoin.

Helsingissä elokuussa 2013

Liikennevirasto
Liikenteen palvelut -osasto

Sisällysluettelo

1	JOHDANTO	9
1.1	Joukkoliikennejärjestelmän yleiskuvaus.....	9
1.2	Johdannon sanasto	10
1.3	Johdantoon liittyvää materiaalia	14
2	JOUKKOLIIKENTEEN JÄRJESTÄMINEN	15
2.1	Linja-autoliikenne	15
2.2	Rautatieliikenne	17
2.3	Joukkoliikenteen järjestämiseen liittyvä sanasto.....	18
2.4	Joukkoliikenteen järjestämiseen liittyvää materiaalia	22
3	JOUKKOLIIKENTEEN PALVELUTASO JA PYSÄKIT	23
3.1	Palvelutaso ja sen osatekijät	23
3.2	Palvelutason suunnittelu ja palvelutasotavoitteet.....	24
3.3	Pysäkit	25
3.4	Palvelutasoon ja pysäkkeihin liittyvä sanasto	25
3.5	Palvelutasoon ja pysäkkeihin liittyvää materiaalia.....	32
4	TAKSA-, MAKSU- JA INFORMAATIOJÄRJESTELMÄT	34
4.1	Taksa-, lippu- ja lippujärjestelmä.....	34
4.1.1	Taksa-, lippu- ja maksujärjestelmien muodostama kokonaisuus.....	34
4.1.2	Taksa- ja lippujärjestelmä	34
4.1.3	Rahastus- ja maksujärjestelmät	36
4.2	Joukkoliikenteen tietojärjestelmät.....	37
4.3	Lippu-, maksu- ja tietojärjestelmiin liittyvä sanasto	39
4.4	Maksu- ja informaatiojärjestelmiin liittyvää materiaalia	42
5	HANKINTAMENETTELYT JA KILPAILUTTAMINEN.....	43
5.1	Hankintamenettelyjen yleiskuvaus	43
5.2	Hankintamenettelyihin ja kilpailuttamiseen liittyvä sanasto	44
5.3	Hankintamenettelyihin ja kilpailuttamiseen liittyvää materiaalia	47
6	JULKISEN LIIKENTEEN RAHOITUS.....	48
6.1	Rahoitus vuonna 2011.....	48
6.2	Julkisen rahoituksen kehittäminen	49
6.3	Julkisen liikenteen rahoitukseen liittyvä sanasto.....	51
6.4	Julkisen liikenteen rahoitukseen liittyvää materiaalia	52
7	TILASTOINTI JA TUNNUSLUVUT	53
7.1	Tilastoinnin tavoite ja sisältö.....	53
7.2	Julkisen liikenteen kokonaiskuljetuskyky	53
7.3	Tilastoitavat suoritteet	54
7.4	Joukkoliikenteen rahoitus ja avustukset vuositilastoinnissa	54
7.5	Tilastointiin ja tunnuslukuihin liittyvä sanasto	54
7.6	Tilastointiin ja tunnuslukuihin liittyvää materiaalia.....	58
8	POISTUVIA TERMEJÄ.....	59
8.1	Termilista	59
8.2	Poistuviin termeihin liittyvää materiaalia.....	59

LIITTEET

- Liite 1 Joukkoliikenteen toimivaltaiset viranomaiset vuonna 2013
Liite 2 Aakkosellinen sanasto

1 Johdanto

1.1 Joukkoliikennejärjestelmän yleiskuvaus

Joukkoliikenteellä tarkoitetaan liikennetekniikassa suurten ihmismäärien kuljettamista siihen erityisesti suunnitelluilla liikennevälineillä. Julkinen eli kaikille avoin joukkoliikenne on osa **julkista liikennettä (julkista henkilöliikennettä)**. Useimmiten joukkoliikenne-termiä käytettäessä tarkoitetaan vain maakulkuneuvoja käyttävää julkista joukkoliikennettä eli säännöllisesti liikennöiviä linja-autoja, junia, metroa ja raitiovaunuja. Joukkoliikenne on erityisen tärkeää suurissa kaupungeissa ja niiden lähialueilla, joissa se runsaan kysynnän vuoksi kykenee kilpailemaan henkilöautoliikenteen kanssa ja vähentämään liikenteen ruuhkautumista sekä ympäristön kuormitusta. Taajama-alueilla joukkoliikenteellä on myös tärkeä kaupunkirakenteellinen rooli. Joukkoliikenteen toimintaedellytykset tulisivatkin aina varmistaa kaupunkisuunnittelussa ja kaavoituksessa.

Joukkoliikenne on yleensä reitti- ja aikataulusidonnaista lukuun ottamatta **kutsujoukkoliikennettä** ja osin **palveluliikennettä**. Matkustajien ottaminen ja jättäminen tapahtuu erikseen merkityillä **pysäkeillä** tai **terminaaleissa**. **Matkakeskukset** ovat eri joukkoliikennemuotojen, kuten rautateiden ja linja-autoliikenteen yhteisiä terminaalialueita, jotka parantavat olennaisesti **vaihtoyhteyksiä** eri liikennemuotojen ja linjojen välillä ja selkiyttävät joukkoliikennejärjestelmää matkustajan näkökulmasta.

Matkustajan kokemaa joukkoliikennepalvelujen laatua kuvataan käsitteellä **palvelutaso**. Se kuvaa matkan eri osavaiheiden (kävely, odotus, ajomatka, vaihto) laatua erilaisin määrällisin ja laadullisin mittarein, joille suunnittelussa voidaan asettaa omia **palvelutasokriteerejään**. Matkakokemuksen kokonaisarvioon vaikuttaa luonnollisesti myös matkan hinta. **Markkinaehtoisessa liikenteessä** parempi palvelutaso myös maksaa enemmän, mistä esimerkkinä ovat mm. junaliikenteen eri matkustusluokat.

Joukkoliikenne on suurten ihmismäärien tehokas kuljettaja, mutta samalla se on peruspalvelu, järjestelmä, joka yhdessä yhteiskunnan tukeman **henkilöliikenteen** kanssa antaa ihmisille mahdollisuuden tyydyttää välttämättömät jokapäiväiset liikkumistarpeensa taloudellisesti edullisella tavalla eri liikennevälineiden omistuksesta ja asuinpaikasta riippumatta. **Tilausliikenne, kutsuliikenne** ja **koulukuljetukset** ovat esimerkkejä täydentävistä henkilöliikennepalveluista.

Joukkoliikenteen peruspalveluluonteesta johtuu, että yhteiskunta haluaa turvata tehokkaat ja taloudelliset joukkoliikennepalvelut sekä suurissa taajamissa että niiden ulkopuolella sellaisilla alueilla, joilla on riittävästi kysyntää. Tämän vuoksi yhteiskunta ohjaa joukkoliikenteen järjestämistä lainsäädännöllä ja edellyttää usein markkinaehtoisesti hoidettua liikennettä korkeampaa palvelutasoa. Riittävän palvelutason ylläpitämiseksi yhteiskunta tukee joukkoliikenteen harjoittamista eri tavoin ja voi myös ottaa vastuun liikennepalvelujen tuottamisesta jollakin alueella.

Joukkoliikenteen hoitoa tieliikenteessä ja osin raideliikenteessä säätelevät erityisesti Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista eli **palvelusopimusasetus (PSA)** (1370/2007) ja Suomen **joukkoliikennelaki** (869/2009). Palvelusopimusasetusasiakirja toteaa eurooppalaisen liikennepolitiikan päätavoitteiksi turvallisten, tehokkaiden ja korkealaatuisten

henkilöliikennepalvelujen takaamisen **säännellyllä kilpailulla**, joka samalla takaa julkisten henkilöliikennepalvelujen avoimuuden ja suorituskyvyn ja ottaa huomioon sosiaaliset ja ympäristöön ja aluekehitykseen liittyvät tekijät. Palvelusopimusasetus-asiakirjassa todetaan myös, että monet yleisen edun kannalta välttämättömät maaliikenteen henkilöliikennepalvelut eivät voi nykyään toimia kaupalliselta pohjalta. Tämän vuoksi **toimivaltaisten viranomaisten** on voitava toteuttaa toimia tällaisten palvelujen **tarjonnan** varmistamiseksi. Palvelusopimusasetus säätelee nimenomaan tappaa, jolla viranomaiset voivat puuttua markkinoiden toimintaan julkisessa joukkoliikenteessä.

Joukkoliikenteen harjoittaminen on luvanvaraista. **Liikenneluvista** on säädetty joukkoliikennelaissa, samoin toimivaltaisten viranomaisten velvollisuudesta suunnitella ja varmistaa toimialueensa joukkoliikennepalvelut.

1.2 Johdannon sanasto

Henkilöliikenne (persontrafik, passagerartrafik; passenger traffic, passenger transport) tarkoittaa henkilöitä kuljettavaa liikennettä. Esimerkiksi jalankulkuliikenne, henkilöautoliikenne, linja-autoliikenne, henkilöjunaliikenne ja matkustajalentoliikenne ovat henkilöliikennettä.

Joukkoliikenne (kollektivtrafik; public transport, public transit) on liikennetekniikassa yleistermi, jolla tarkoitetaan henkilöiden kuljettamista suurille henkilömäärille tarkoitetuilla liikennevälineillä riippumatta siitä, onko liikenne julkista vai ei. Tavallisimmin joukkoliikenne on julkista linja- ja aikataulusidonnaista linja-auto- tai raideliikennettä.

Tässä sanastossa termi joukkoliikenne tarkoittaa yleensä joukkoliikennelain määritelmän mukaista joukkoliikennettä eli yleisesti käytettävissä tai tilattavissa olevaa, useiden ihmisten kuljettamiseen tarkoitettua

a) ammattimaista linja-autoliikennettä, riippumatta siitä harjoitetaanko liikennettä markkinaehtoisesti vai palvelusopimusasetuksen mukaisesti ja

b) palvelusopimusasetuksen mukaisesti harjoitettua raideliikennettä.

Joukkoliikennelaki (kollektivtrafiklag; public transport act) 13.11.2009/869 perustuu EY:n palvelusopimusasetukseen ja nämä säädökset muodostavat yhdessä sen kokonaisuuden, johon joukkoliikenteen järjestäminen Suomessa perustuu. Joukkoliikennelakia sovelletaan joukkoliikenteen harjoitettavaan ammattimaiseen henkilöiden kuljettamiseen tiellä linja-autolla sekä palvelusopimusasetuksen mukaiseen raideliikenteeseen. Joukkoliikennelaki astui voimaan 3.12.2009 ja kumosi entisen henkilöliikennelain (laki luvanvaraisesta henkilöliikenteestä tiellä 15.2.1991/343).

Julkinen liikenne (offentlig trafik; public transport) tarkoittaa henkilöliikennettä, joka hoidetaan kaikkien käytettävissä olevilla liikennevälineillä eli käsite sisältää myös taksiliikenteen. (Vrt. julkinen henkilöliikenne.)

Julkinen henkilöliikenne (kollektivtrafik; public passenger transport) määritellään EY:n palvelusopimusasetuksessa yleistä taloudellista etua koskeviksi henkilöliikennepalveluiksi, joita tarjotaan yleisölle yhtäjaksoisesti ketään syrjimättä. Taksiliikenne

ei siten kuulu palvelusopimusasetuksen mukaiseen julkisen henkilöliikenteen käsitteeseen. Liikennetekniikan yleisterminä julkinen henkilöliikenne tarkoittaa samaa kuin julkinen liikenne.

Koulukuljetukset (skoltransport; school transport) ovat perusopetuslain (628/1998) mukaisia koululaisten kuljetuksia. Koulukuljetukset ovat osa kuntien lakisääteisiä liikenteen järjestämistehtäviä, joihin ei sovelleta palvelusopimusasetusta. Koulukuljetukset ovat julkisen rahoituksen piirissä ja ne järjestetään tilausliikenteenä tai osana kaikille avointa joukkoliikennettä.

Kutsujoukkoliikenne (anropsstyrd kollektivtrafik; demand responsive public transport) on joukkoliikennelain mukaista markkinaehtoista joukkoliikennettä, joka on paikallista, seudullista tai alueellista ja jatkuvaluonteista, jota ajetaan ainoastaan etukäteen tehdystä tilauksesta ja jonka reitti ja aikataulu määräytyvät ennakoon tehtyjen tilausten perusteella ja tilattujen kuljetusten yhdistelyn avulla. Kuljetusten yhdistelyllä tarkoitetaan henkilöliikennelaissa vähintään kolmen ennakoon tilatun kuljetuksen yhdistämistä yhdeksi reitiksi. (vrt. kutsuliikenne.)

Kutsuliikenne (anropsstyrd transport; demand responsive transport) on yleistermi tilaukseen perustuville liikennepalveluille, joille on ominaista useiden tilausten yhdistely samaan kuljetukseen.

Liikennelupa (trafik tillstånd; public transport licence) on ammattimaiseen liikenteen harjoittamiseen tarvittava toimivaltaisen viranomaisen antama lupa, jossa on määriteltä liikenteen harjoittamisen ehdot. Linja-autoliikenteen harjoittamiseen tarvittavista liikenneluvista on säädetty joukkoliikennelaissa.

Markkinaehtoinen liikenne (trafik på marknadsvillkor; market based transport) perustuu vapaaseen kilpailuun, jossa liikenne toimii kunkin liikenteenharjoittajan oman suunnittelun ja hinnoittelun pohjalta ilman julkista tukea. Joukkoliikenteessä alalle-tulolupana on joukkoliikennelupa, jonka lisäksi muun kuin tilausliikenteen tai palvelusopimusasetuksen mukaisen sopimusliikenteen harjoittaminen edellyttää reitti-liikenne- tai kutsujoukkoliikennelupaa. Liikennettä on harjoitettava asiakastuloilla liikennelupaan sisältyvän laatulupauksen mukaisesti.

Matkakeskus (resecentral, travel centre) on henkilöliikenneterminaali, joka yhdistää julkisen liikenteen lähi- ja kaukoliikenteen eri liikennemuotoja ja tekee näin liikennevälineen vaihdon yksinkertaiseksi. Matkakeskus sijaitsee yleensä keskusta-alueella tai sen välittömässä läheisyydessä. Matkakeskuksessa on odotustilat ja oheispalveluja matkustajille sekä usein myös liityntäpysäköintimahdollisuus.

Palveluliikenne (servicetrafik; service transport) on joukkoliikennettä, joka on suunniteltu erityisesti iäkkäiden ja vammaisten asiakkaiden tai muiden erityisryhmien tarpeet huomioon ottaen. Palvelulinjojen (servicelinje) reitti, käytettävä kalusto ja kuljettaja on valittu linjan asiakasryhmiä mahdollisimman hyvin palveleviksi. Linjan reitiltä voidaan tehdä poikkeamia asiakkaiden tarpeiden mukaan, tai liikennöinti voi perustua kokonaan ennakotilausten pohjalta muodostettaviin reitteihin. Palveluliikenne palvelee nykyisin myös asiointiliikennettä ja nuorten harrastusmatkoja ja toimii runko-matkojen syöttöliikenteenä.

Palvelusopimusasetus eli PSA (trafikavtalsförordning; public service contract regulation) eli "Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1370/2007 rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista" määrittelee ne toimenpiteet ja menettelytavat, joita käyttäen toimivaltainen viranomainen saa puuttua markkinoiden toimintaan. Palvelusopimusasetusta on noudatettava, kun toimivaltainen viranomainen päättää järjestää liikenteen markkinaehtoista liikennettä monilukuisempana, luotettavampana, korkealaatuisempana tai edullisempana. Asetus määrittelee ne ehdot, joiden mukaisesti liikenteenharjoittajille voidaan myöntää yksinoikeuksia tai maksaa julkista tukea. Asetusta sovelletaan rautateiden ja muiden raideliikennemuotojen sekä maanteiden julkisen henkilöliikenteen kansalliseen ja kansainväliseen harjoittamiseen lukuun ottamatta liikennettä, jota harjoitetaan lähinnä sen historiallisen merkityksen tai matkailuarvon vuoksi.

Palvelutaso (servicenivå, trafikstandard; level of service) kuvaa yleisesti matkustuksen laatua. Joukkoliikenteen palvelutason (servicenivån på kollektivtrafik, kollektivtrafikstandard; level of service in public transport) keskeisiä osatekijöitä ovat mm. kävelymatka, vuorotiheys, vaihdon helppous ja matka-aika.

Palvelutasokriteerit (kriterium för trafikstandard; level of service criteria) ovat kullakin palvelutasotekijälle asetettuja luokiteltuja ohjearvoja, jotka määräävät harjoitetun liikenteen palvelutasoluokan.

PSA, ks. palvelusopimusasetus.

Pysäkki (hållplats; stop) on joukkoliikennelinjan varrella tai päätekohtassa oleva erikseen merkitty paikka, jossa joukkoliikenneväline pysähtyy matkustajien ottamista ja jättämistä varten. Pysäkillä matkustajat odottavat joukkoliikennevälinettä, nousevat siihen tai poistuvat siitä.

Säännelty kilpailu (reglerad konkurrens; regulated competition) tarkoittaa tilannetta, jossa palvelut tuotetaan vapaan markkinaehtoisen kilpailun sijaan toimivaltaisen viranomaisen määrittelemien ehdoin. Säännellyssä kilpailussa liikenteen harjoittajat kilpailevat kilpailulainsäädännön tai palvelusopimusasetuksen mukaisista liikenteen hoitoon liittyvistä sopimuksista.

Tarjonta (utbud; supply) tarkoittaa yleisesti sitä tuotteiden tai palvelusten määrää, jonka yritys on halukas tuottamaan tietyllä hinnalla. Joukkoliikenteessä tarjontaa kuvataan yleensä ajettulla vuoromäärällä, liikenteen vuorovälillä tai erilaisilla liikennesuoritteilla (ajoneuvo- ja paikkakilometrimäärällä) vuorokausi-, viikko- tai vuositasolla. Julkisen liikenteen suoritetilastoissa käytetään tarjonnan kuvaamiseen vuositason suoritetietoja.

Terminaali (terminal; terminal) on liikennejärjestelmän solmukohta, esimerkiksi linja-autoasema tai tavarasema. Terminaalissa matkustajat voivat vaihtaa liikennevälineestä tai liikennemuodosta toiseen (vrt. matkakeskus) ja vastaavasti tavaraliikenteessä tavara vaihtaa kuljetusvälinettä tai siirtyy terminaaliin väliaikaiseen varastoon odottamaan jatkokuljetusta. Selvyyden vuoksi puhutaan usein matkustajaterminaaleista ja tavaraterminaaleista.

Tilausliikenne (chartertrafik, beställningstrafik; charter(ed) transport) on markkinaehtoista joukkoliikennettä, jota harjoitetaan vain asiakkaan tilauksen määräämällä tavalla. Joukkoliikennelain mukaan kutsujoukkoliikenne ei ole tavanomaista tilausliikennettä ja se vaatii oman liikenneluvan. Tilausliikenne voi saada julkista rahoitusta, kuten varusmieskuljetukset, tai olla markkinaehtoista, kuten kotimaan ja ulkomaan linja-automatkailu.

Toimivaltainen viranomainen (behörig myndighet; competent authority) tarkoittaa palvelusopimusasetuksen mukaisesti viranomaista tai viranomaisten ryhmittymää, jolla on valtuudet toimia julkisen henkilöliikenteen alalla tietyllä maantieteellisellä alueella. Jos halutaan korostaa toimivallan paikallisuutta, termiä käytetään muodossa ”toimivaltainen paikallinen (lokal; local) viranomainen”. Joukkoliikennelaissa määriteltyjen toimivaltaisten viranomaisten tehtävät ovat:

- joukkoliikenteen järjestämistavasta päättäminen
- alueellisen palvelutasomäärittelyn laatiminen ja palvelutasosta päättäminen
- markkinaehtoisen liikenteen reittiliikennelupien myöntäminen
- joukkoliikennepalvelujen seudullinen suunnittelu yhdessä sidosryhmien kanssa
- joukkoliikennepalveluiden hankinta, kilpailuttaminen ja järjestäminen.

Sanaston tekoajankohdan mukainen toimivaltaisten viranomaisten luettelo on liitteenä 1.

Vaihto (byte, omstigning; transfer) tarkoittaa siirtymistä joukkoliikennevälineestä toiseen. Vaihtoon liittyy yleensä sekä kävelymatkaa että odotusaikaa.

1.3 Johdantoon liittyvää materiaalia

EY:n palvelusopimusasetus eli

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1370/2007 rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista,

Europarlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg,

Regulation (EC) no 1370/2007 of the European Parliament and the Council on public passenger transport services by rail and by road.

Joukkoliikennelaki (Kollektivtrafiklag) 869/2009.

Ojala J., Pursula M. (1994). Taajamien joukkoliikenteen suunnittelu ja hoito. Teknillinen korkeakoulu, Liikennetekniikka, Opetusmoniste 13. Otaniemi. 238 s.

Lisäksi vieraskielisten käännösten etsimisessä on käytetty pääasiassa seuraavia julkaisuja, joita ei erikseen toisteta muiden lukujen yhteydessä:

Union Internationale des Transports Publics (UITP) ja Verband öffentlicher Verkehrsbetriebe (VöV) (1981). Dictionary of Public transport. 1st edition. Alba Buchverlag GmbH & Co, Duesseldorf. 1981.

Nokela I., Lyly S. ja Aho E. (1980). Liikennetekniikan sanasto Finnish-Swedish-English-German. Helsingin teknillinen korkeakoulu, Liikennetekniikka, Julkaisu 45. Otaniemi 1980. 299 s.

Svensk Kollektivtrafik (2012). Kollepedia – Kollektivtrafikens fria encyklopedi. <http://www.kollepedia.se/index.php?title=Kategori:Termer>. Versio 13.6.2013.

2 Joukkoliikenteen järjestäminen

2.1 Linja-autoliikenne

Joukkoliikenteen (luku 1) järjestäminen perustuu Suomessa joukkoliikennelain (luku 1) ja palvelusopimusasetuksen (luku 1) muodostamaan kokonaisuuteen. Lainsäädäntöä sovelletaan ammattimaisesti harjoitettuun linja-autoliikenteeseen sekä palvelusopimusasetuksen mukaisesti harjoitettuun raideliikenteeseen.

Joukkoliikennelaissa on määritelty Suomen joukkoliikenteen toimivaltaiset viranomaiset (luku 1, liite 1). Kunnallisten toimivaltaisten viranomaisten toimivalta-alue voi olla joko yhden kunnan (kunnallinen toimivaltainen viranomainen) tai useamman kunnan (seudullinen toimivaltainen viranomainen) laajuinen. Muissa kunnissa (peruskunnat) toimivaltainen viranomainen on alueen ELY-keskus.

Joukkoliikennelain mukaan toimivaltaisen viranomaisen tehtäviin kuuluu joukkoliikenteen palvelutason määrittely sen omalla toimivalta-alueella. Toimivaltainen viranomainen päättää, miten palvelutasotavoitteen mukainen joukkoliikenne järjestetään. Valttiolla ja kunnilla ei ole velvollisuutta järjestää julkisia liikennepalveluita muutoin kuin lainsäädännössä erikseen määritellyille erityisryhmille.

Palvelusopimusasetuksella säädetään sekä maanteiden että rautateiden julkisen henkilöliikenteen (luku 1) palveluhankintoja koskevien sopimusten tekemisestä. Julkista tukea voidaan maksaa ja yksinoikeuksia myöntää vain palvelusopimusasetuksen mukaisesti järjestetyille liikenteelle. Poikkeuksena ovat kuntien lakisääteiset kuljetukset, joissa noudatetaan ainoastaan lakia julkisista hankinnoista. Seudullisena toimivaltaisena viranomaisena toimiva Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL-kuntayhtymä) noudattaa kuntayhtymää koskevan lainsäädännön mukaisesti erityisalojen hankintalakia. Siirtyminen joukkoliikennelain ja palvelusopimusasetuksen mukaiseen joukkoliikenteen järjestämiseen toteutetaan sekä ajallisesti että alueellisesti vaiheittain vuoteen 2019 ulottuvan siirtymäajan aikana.

Jos toimivaltainen viranomainen katsoo, että palvelutasotavoitteen mukaiset joukkoliikennepalvelut syntyvät ilman julkista tukea vapaan kilpailun kautta, liikenne voidaan järjestää markkinaehtoisesti. Markkinaehtoisessa liikenteessä (luku 1) liikenteenharjoittaja vastaa liikenteen suunnittelusta ja hinnoittelusta. Toimivaltaisen viranomaisen mahdollisuudet säännellä markkinaehtoista liikennettä ovat rajalliset. Viranomainen voi parantaa markkinaehtoisesti liikennöidyn reitin palvelutasoa täydentävillä lisäostoilla, mutta palvelusopimusasetuksen mukaista mahdollisuutta kaikkea liikennettä koskevan yleisen säännön asettamiseen ei Suomessa käytetä.

Markkinaehtoisen liikenteen harjoittaminen edellyttää joukkoliikenneluvan lisäksi reittiliikenneluvan tai kutsujoukkoliikenneluvan. Reittiliikennelupa myönnetään hakijalle joka sitoutuu harjoittamaan liikennettä laatulupauksensa mukaisesti vähintään kahden vuoden ajan. Kutsujoukkoliikennelupa myönnetään hakijalle joka sitoutuu harjoittamaan liikennettä laatulupauksensa mukaisesti vähintään yhden vuoden ajan. Reittiliikennelupahakemus voidaan hylätä vain joukkoliikennelaissa määriteltyin perustein.

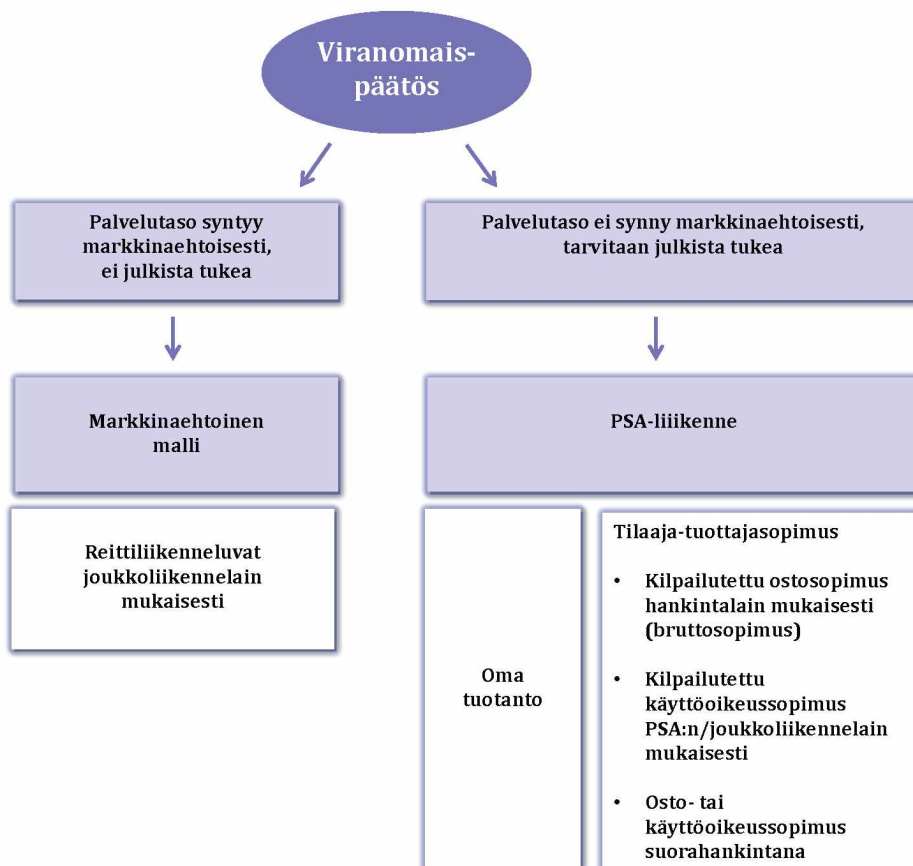
Jos toimivaltainen viranomainen katsoo, etteivät palvelutasotavoitteen mukaiset joukkoliikennepalvelut synny markkinaehtoisesti, on liikenne järjestettävä palvelusopimusasetuksen mukaisesti. Palvelusopimusasetuksen mukaisesti järjestetyssä liikenteessä toimivaltainen viranomainen asettaa liikennöitsijälle **julkisen palvelun velvoitteen**. Velvoite voi olla esimerkiksi hintavelvoite tai velvollisuus hoitaa sovittua liikennekokonaisuutta sovittulla palvelutasolla. Velvoitteiden alaisten palveluiden hankinnasta tehdään **julkisia palveluhankintoja koskeva sopimus (liikennöintisopimus)**. Velvoitteen täyttämisestä maksetaan liikennöitsijälle **julkisesta palvelusta maksettava korvaus**. Korvaus velvoitteen täyttämisestä voi myös olla yksinoikeus tiettyyn reittiin tai alueelliseen liikennekokonaisuuteen.

Palvelusopimusasetuksen mukaan toimivaltainen viranomainen voi järjestää julkisesti tuetun liikenteen joko **omana tuotantona** tai hankkia sen tilaaja-tuottaja-periaatteella. Omassa tuotannossa liikenteestä vastaa toimivaltaisen viranomaisen **sisäinen liikenteenharjoittaja**. Tilaaja-tuottaja-periaatteella hankittava liikenne voidaan jakaa hankintalainsäädännön mukaisiin sopimuksiin (**bruttomalli**) sekä joukkoliikennelain ja palvelusopimusasetuksen mukaisiin **käyttöoikeussopimuksiin**. Käyttöoikeussopimukset voidaan edelleen jakaa alueellisiin ja reittikohtaisiin.

Bruttomallilla hankittavassa liikenteessä toimivaltainen viranomainen ostaa liikenteenharjoittajalta tietyn reitin tai alueellisen liikennekokonaisuuden ajamisen tietyllä aikataululla ja laatutasolla. Viranomainen vastaa liikenteen suunnittelusta ja kantaa lipputuloriskin. Liikenteenharjoittajan tarjouksessaan antama palvelun hinta kattaa kaikki liikennöintikustannukset. Peruskunnat voivat järjestää joukkoliikennettä vain bruttomallilla.

Käyttöoikeussopimus on liikenteenharjoittajalle myönnettävä yksinoikeus tietyn maantieteellisen alueen liikenteeseen tai suppeassa tapauksessa yksittäiseen reittiin. Toimivaltainen viranomainen antaa liikenteenharjoittajalle liikenteen tarjontaan liittyvät minimivaatimukset, joiden perusteella liikenteenharjoittaja suunnittelee liikenteen. Liikenteenharjoittaja kantaa lipputuloriskin. Ainoastaan toimivaltaiset viranomaiset voivat tehdä käyttöoikeussopimuksia.

Toimivaltaisen viranomaisen on julkaistava kerran vuodessa **yhdistelmäraportti**, jossa selostetaan sen toimivaltaan kuuluvat julkisen palvelun velvoitteet, valitut julkisen liikenteen harjoittajat sekä korvaukset, joita niille on maksettu tai yksinoikeudet, joita niille on myönnetty.



Kuva 1. Joukkoliikenteen järjestämismallit. (lähde: Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 28/2012)

2.2 Rautatieliikenne

Rautateiden **kaukojunaliikenteessä** liikenne- ja viestintäministeriö on toimivaltainen viranomainen. Kaukojunaliikenne on järjestetty ministeriön ja VR-Yhtymä Oy:n välisellä käyttöoikeussopimuksella, joka on voimassa 3.12.2009–3.12.2019. Käyttöoikeussopimuksessa VR:lle on asetettu julkisen palvelun velvoite koskien tiettyjen reittien palvelutason ylläpitoa, jonka vastineeksi sille on myönnetty yksinoikeus henkilöliikenteeseen kaikilla sen nykyisin liikennöimillä reiteillä sekä Mänttä–Vilppula-rataosalla.

Käyttöoikeussopimuksen lisäksi liikenne- ja viestintäministeriö ostaa VR:ltä vuosittain kaukojunaliikennettä noin 35 miljoonalla eurolla. Kaukojunaliikenteen **ostoliikennesopimuksessa** VR velvoitetaan korvaamaan ministeriölle liikevoitto, joka ylittää sopimuksessa määritetyn katteen. Liikenne- ja viestintäministeriön ja VR:n välinen **lähijunaliikenteen** ostosopimus eroaa kaukoliikenteen ostosopimuksesta siten, että siinä ministeriö ei maksa VR:lle kiinteää korvausta, vaan sitoutuu korvaamaan liikenteen hoidosta aiheutuneen alijäämän sopimuksessa määritettyyn enimmäiskorvaukseen saakka.

Pääkaupunkiseudun lähijunaliikenne on järjestetty pääosin HSL:n ja VR:n välisellä ostoliikennesopimuksella, joka on voimassa 31.12.2017 saakka. Sopimuksessa HSL maksaa VR:lle vuosittaisen korvauksen sovitun lähiliikennekokonaisuuden hoitamisesta ja HSL saa lipputulot. Samalla VR saa yksinoikeuden pääkaupunkiseudun lähi-

junaliikenteeseen sopimuksen päättymiseen saakka. HSL vastaa nykyisin keskitetysti pääkaupunkiseudun lähijunaliikenteen suunnittelusta, eli se vastaa myös liikenne- ja viestintäministeriön ostamien lähijunavuorojen suunnittelusta.

2.3 Joukkoliikenteen järjestämiseen liittyvä sanasto

Bruttomalli (bruttomodell; gross model) on hankintalainsäädännön mukaisesti toteutettu liikenteen järjestämistapa, jossa toimivaltainen viranomainen vastaa liikenteen suunnittelusta ja kantaa lipputuloriskin. Liikenteenharjoittajalta ostetaan tietyn reitin ajaminen tietyllä aikataululla ja tietyllä laatutasolla. Bruttomallissa toimivaltainen viranomainen saa lipputulot ja liikenteenharjoittaja hankintasopimuksen mukaisen liikennöintikorvauksen.

Joukkoliikennelupa (kollektivtrafiktillstånd; public transport licence) on EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen mukainen alalietulolupa. Se oikeuttaa harjoittamaan linja-autolla palvelusopimusasetuksen mukaista liikennettä toimivaltaisen viranomaisen, kunnan tai kuntayhtymän kanssa tehdyn sopimuksen mukaan sekä tilausliikennettä koko maassa Ahvenanmaan maakuntaa lukuun ottamatta. Harjoitettaessa tilausliikennettä ajoja ei saa ottaa taksiasemilta. Luvan myöntämisen edellytykset ja lupa-viranomaiset on mainittu joukkoliikennelaissa. Joukkoliikennelupa on voimassa viisi vuotta.

Julkisen palvelun velvoite (allmän trafikplikt; public service obligation) on vaatimus, jonka toimivaltainen viranomainen asettaa tai määrittelee sellaisten yleishyödyllisten julkisten henkilöliikennepalvelujen varmistamiseksi, joita liikenteenharjoittaja ei omien taloudellisten etujensa kannalta katsoen ottaisi hoitaakseen tai ei hoitaisi samassa määrin tai samoilla ehdoilla ilman korvausta.

Julkisesta palvelusta maksettava korvaus (ersättning för allmän trafik; public service compensation) tarkoittaa kaikkia etuja, erityisesti taloudellisia etuja, joita toimivaltainen viranomainen antaa palvelun tuottajalle suoraan tai välillisesti julkisista varoista julkisen palvelun velvoitteen toteuttamisaikana tai tähän aikaan liittyen. Korvauksen määrittämisen perusteet on esitetty palvelusopimusasetuksessa.

Julkisia palveluhankintoja koskeva sopimus (avtal om allmän trafik; public service contract) tarkoittaa palvelusopimusasetuksen mukaan toimivaltaisen viranomaisen ja julkisen liikenteen harjoittajan välistä sitovaa sopimusta, jolla julkisen palvelun velvoitteen alaisten henkilöliikenteeseen liittyvien palveluiden hallinnointi ja toteuttaminen uskotaan kyseiselle liikenteenharjoittajalle. (vrt. liikennöintisopimus).

Kaukojunaliikenne (fjärrtågtrafik; long distance rail service) tarkoittaa yleisesti rautateiden pitkänmatkaista henkilöliikennettä. Suomessa kaukojunaliikenteeseen luetaan tällä hetkellä kaikki muu henkilöliikenne paitsi pääkaupunkiseudun lähijunaliikenne, eli Intercity-, Pendolino- ja pikajunat sekä muut kuin Helsinkiin päättyvät taajamajunat. Tampere–Helsinki-välillä liikennöivistä taajamajunista väli Helsinki–Riihimäki on osa pääkaupunkiseudun lähijunaliikennettä ja väli Riihimäki–Tampere osa kaukojunaliikennettä.

KOS, ks. käyttöoikeussopimus.

Kunnallinen joukkoliikenteen viranomaiskaupunki (kommunal behörig myndighetsstad; municipal competent authority), ks. kunnallinen toimivaltainen viranomainen.

Kunnallinen joukkoliikenteen seutuviranomaiskaupunki (kommunal behörig myndighetsstad; municipal competent authority), ks. seudullinen toimivaltainen viranomainen.

Kunnallinen toimivaltainen viranomainen (kommunal behörig myndighet; municipal competent authority) tarkoittaa joukkoliikennelain 12 §:ssä määriteltyjä kuntia, jotka ovat toimivaltaisia viranomaisia omalla alueellaan (ks. liite 1). Näistä kunnista voidaan käyttää myös nimitystä kunnallinen joukkoliikenteen viranomaiskaupunki.

Kutsujoukkoliikennelupa (tillstånd för anropsstyrd kollektivtrafik; license for demand responsive public transport) oikeuttaa yhdessä joukkoliikenneluvan kanssa kutsujoukkoliikenteen harjoittamiseen. Luvan hakijan tulee sitoutua harjoittamaan liikennettä vähintään vuoden ajan. Kutsujoukkoliikennelupa oikeuttaa harjoittamaan liikennettä linja-autolla. Lupa on voimassa enintään viisi vuotta.

Käyttöoikeussopimus (KOS) eli palvelukonsessio (koncessionsavtal, tjänstekoncession; service concession) on palvelusopimusasetuksen mukaisia menettelytapoja noudattaen liikenteenharjoittajalle myönnettävä yksinoikeus jonkin maantieteellisen alueen liikenteeseen tai reittiin. Käyttöoikeussopimuksessa liikennöitsijän saama vastike palvelun suorittamisesta on joko hyödyntämisoikeus (lipputulot) yksinään tai tällainen oikeus ja maksu yhdessä. Olennaista on, että palvelun tarjoaja kantaa palvelujen hyödyntämiseen liittyvän riskin ja voi omalla suunnittelullaan vaikuttaa liikenteen kannattavuuteen.

Laatulupaus (kvalitetslöfte om trafik tjänster; quality commitment) on sopimus, jossa liikenneluvan haltija tai liikenneluvan haltijoiden yhteenliittymä määrittelee yksityiskohtaisesti tarjoamiensa liikennepalvelujen laadun. Liikenneluvan haltijan on valvottava liikennepalveluja koskevan laatulupauksensa toteutumista. Lupaus on julkistettava liikennöitsijän internet-sivuilla ja pidettävä myös muulla tavalla helposti ja maksutta yleisön saatavilla. Laatulupauksen sisältö on määritelty joukkoliikennelaissa.

Lakisääteiset kuljetukset (lagbestämda transporter; transport obligations by law) ovat kunnille kuuluvia liikenteen järjestämistehtäviä. Näihin kuuluvat esimerkiksi perusopetuslain (21.8.1998/628) mukaiset koulukuljetukset ja vammaispalvelulain mukaiset kuljetukset. Useimmissa kunnissa on käytössä erillinen kuljetussääntö, jossa koulukuljetusten järjestämisestä päätetään tarkemmin kuin perusopetuslaissa.

Liikennöintisopimus (trafikeringsavtal; public transport operation contract) yleis-termi, joka kattaa sekä julkisten liikennepalveluiden tuottamiseen liittyvät käyttöoikeussopimukset että vastaavat hankintalainsäädännön mukaan tehdyt toimivaltaisen viranomaisen tai muun tilaajan ja liikenteenharjoittajan väliset sopimukset. (Ks. julkisia palveluhankintoja koskeva sopimus.)

Lähijunaliikenne (närtogtrafik; commuter rail service) tarkoittaa pääasiassa kaupunkiseudun tai työssäkäyntialueen sisäistä matkustusta (erityisesti työssäkäyntiä) palvelevaa junaliikennettä. Suomessa lähijunaliikennettä on tällä hetkellä ainoastaan pääkaupunkiseudulla, mutta suunnitelmia liikenteen aloittamisesta on myös Tampereen ja Turun kaupunkiseuduilla.

Oma tuotanto (självproduktion; self-run operation) on liikenteen järjestämismalli, jossa toimivaltainen viranomainen päättää tarjota itse julkisia henkilöliikennepalveluja tai tehdä julkisia palveluhankintoja koskevia sopimuksia ilman tarjouskilpailua omana tuotantonaan. Sopimuksen tekeminen edellyttää sisäisen liikenteenharjoittajan olemassaoloa.

Ostoliikennesopimus (trafikeringsavtal; transport acquisition contract) on vakiintunut nimitys liikenne- ja viestintäministeriön ja VR-yhtymä Oy:n väliselle sopimukselle alijäämäisten kaukojunaliikenteen reittien ja eräiden pääkaupunkiseudun lähijunaliikenteen reittien hankinnasta, sekä HSL:n ja VR:n väliselle sopimukselle pääkaupunkiseudun lähijunaliikenteen kokonaisuuden hankinnasta. Kaukojunaliikenteen ostoliikennesopimuksella täydennetään liikenne- ja viestintäministeriön ja VR:n välistä kaukojunaliikenteen käyttöoikeussopimusta, jonka vuoksi kaukojunaliikenteen ostoliikennesopimus voidaan nähdä täydentävänä lisäostona (ks. täydentävä lisäosto). HSL:n ja VR:n välisestä ostoliikennesopimuksesta tulisi selvyiden vuoksi käyttää nimitystä liikennöintisopimus. Liikenne- ja viestintäministeriön ja VR:n välinen lähijunaliikenteen ostoliikennesopimus voidaan nähdä HSL:n hankkimaa lähijunaliikennettä täydentävänä lisäostona.

Palvelukonsessio, ks. käyttöoikeussopimus.

Peruskunta (baskommun; basic municipality) tarkoittaa kuntaa, joka ei itse ole kunnallinen toimivaltainen viranomainen eikä kuulu minkään seudullisen toimivaltaisen viranomaisen toimialueeseen. Peruskunnan alueella joukkoliikenteen toimivaltaisena viranomaisena toimii ELY-keskus.

Reittiliikenne (linjebaserad trafik; line (haul) operation) on markkinaehtoista liikennettä, joka on säännöllistä, jonka palvelut ovat yleisesti käytettävissä ja jonka reitin päätepiisteet, pysäkit tai tärkeimmät pysäkit sekä aikataulun luvan myöntävä viranomainen vahvistaa.

Reittiliikennelupa (tillstånd för linjebaserad trafik; license for route traffic) oikeuttaa yhdessä joukkoliikenneluvan kanssa reittiliikenteen harjoittamiseen. Reittiliikennelupa myönnetään hakijalle, jolla on joukkoliikennelupa ja joka sitoutuu harjoittamaan liikennettä laatulupauksensa mukaisesti vähintään kahden vuoden ajan. Reittiliikennelupahakemus voidaan hylätä vain joukkoliikennelaissa määritellyin perustein. Reittiliikennelupa on voimassa enintään kymmenen vuotta.

Seudullinen toimivaltainen viranomainen (regional behörig myndighet; regional competent authority) tarkoittaa joukkoliikennelain 14 §:ssä mainittuja kuntayhtymää ja kaupungeja, jotka ovat toimivaltaisia viranomaisia laissa kunkin kohdalla määritellyllä usean kunnan alueella (ks. liite 1). Mainituista kaupungeista voidaan käyttää myös nimitystä kunnallinen joukkoliikenteen seutuviranomaiskaupunki. Näiden viranomaisten alueeseen kuuluvia kuntia kutsutaan seutuviranomaiseen kuuluviksi kuniksi (ks. liite 1).

Seutuviranomaiseen kuuluva kunta (medlemskommun i regional behörig myndighet; member municipality of regional competent authority) tarkoittaa joukkoliikennelain 14 §:ssä mainittujen seudullisten toimivaltaisten viranomaisten jäsenkuntia (ks. seudullinen toimivaltainen viranomainen, liite 1).

Siirtymäaika (övergångsperiod; transitional period) tarkoittaa 3.12.2009–2.12.2019 välistä ajanjaksoa, jolloin joukkoliikenteessä siirrytään henkilöliikennelain (15.2.1991/343) mukaisista liikenteen järjestämistavoista ja linjaliikenneluvista uuden joukkoliikennelain ja palvelusopimusasetuksen mukaisiin liikennelupiin ja liikennöintisopimuksiin. Ennen joukkoliikennelain voimaantuloa myönnetty linjaliikenneluvat on korvattu siirtymäajan liikennöintisopimuksilla, jotka ovat voimassa linjaliikenneluvan voimassaoloajan päättymiseen saakka, kuitenkin enintään 2.12.2019.

Sisäinen liikenteenharjoittaja (internt företag; internal operator) tuottaa liikennepalveluja toimivaltaisen viranomaisen omana tuotantona (ks. oma tuotanto). Sisäisen liikenteenharjoittajan on oltava oikeudellisesti erillinen yksikkö, joka on toimivaltaisen paikallisen viranomaisen määräysvallassa vastaavalla tavalla kuin viranomaisen omat yksiköt.

Täydentävä lisäosto (tilläggsköp; supplementary acquisition) on toimivaltaisen viranomaisen mahdollisuus parantaa tietyn reitin tai maantieteellisen alueen joukkoliikenteen palvelutasoa ostamalla reittiin liittyviä lisäpalveluja, kuten uusia vuoroja. Täydentävä lisäosto edellyttää erillisen hankintasopimuksen.

Yksinoikeus (ensamrätt, exclusive right), ks. käyttöoikeussopimus.

Yleinen sääntö (allmän bestämmelse; general rule) on palvelusopimusasetuksessa toimivaltaiselle viranomaiselle annettu mahdollisuus säädellä markkinaehtoisen liikenteen lipunhintoja. Yleisellä säännöllä voidaan tietyille lippulajille tai tietyn matkustajaryhmän lipulle asettaa enimmäishinta. Viranomaisen asettama hintavelvoite korvataan liikenteenharjoittajille liiallista korvausta välttäten. Käytännössä liikennöitsijät siis veloitetaan perimään matkustajilta markkinahintaa alhaisempi hinta ja hinnanalennus korvataan liikennöitsijöille. Yleinen sääntö voidaan antaa vain lailla, asetuksella tai valtioneuvoston päätöksellä. Yleinen sääntö ei tällä hetkellä ole käytössä Suomessa.

Yhdistelmäraportti (samlad rapport; aggregated report) on palvelusopimusasetuksen mukainen raportti, joka toimivaltaisen viranomaisen on julkaistava kerran vuodessa. Siinä selostetaan viranomaisen toimivaltaan kuuluvat julkisen palvelun velvoitteet, valitut julkisen liikenteen harjoittajat ja korvaukset, joita niille on maksettu sekä yksinoikeudet, joita niille on myönnetty korvauksena julkisen palvelun velvoitteiden täyttämistä. Raportissa erotetaan toisistaan linja-autoliikenne ja raideliikenne ja sen pohjalta on voitava valvoa ja arvioida julkisen liikenneverkon suorituskykyä, laadua ja rahoitusta, ja siinä on tarpeen mukaan annettava tietoja myönnettyjen yksinoikeuksien luonteesta ja laajuudesta.

2.4 Joukkoliikenteen järjestämiseen liittyvää materiaalia

Aalto P., Airaksinen S., Anttila T., Kantola T., Rantala A. (2012). Käyttöoikeussopimus Tampereen seudun joukkoliikenteessä. Liikennevirasto 2012.

Aalto P., Järviluoma N., Holm M., Bäckström J., Jylhä-Ollila E. ja Heikkinen V. (2012). Selvitys kaupunkiseutujen joukkoliikenteen lippu- ja maksujärjestelmistä. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 28/2012. 63 s.

Liikenne- ja viestintäministeriö (2012). Selvitys linja-autoliikenteen järjestämistavoista - työryhmän raportti. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 12/2012. 91 s.

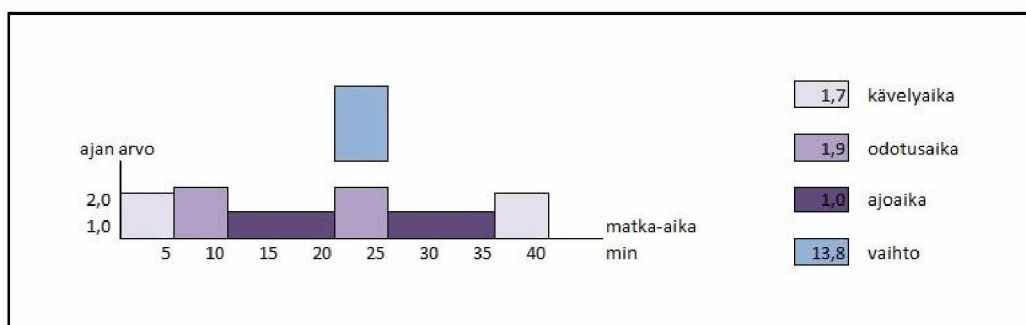
3 Joukkoliikenteen palvelutaso ja pysäkit

3.1 Palvelutaso ja sen osatekijät

Joukkoliikennematkan kokonaislaatua kuvaavaa joukkoliikenteen palvelutasoa (luku 1) arvioidaan palvelutasotekijöiden avulla. Palvelutasotekijät voidaan jakaa esimerkiksi laadullisiin ja määrällisiin palvelutasotekijöihin. Laadullisilla palvelutasotekijöillä tarkoitetaan tekijöitä, joita ei voida suoraan ja yksiselitteisesti mitata. Laadulliset tekijät kuvastavat sitä, kuinka matkustajat kokevat joukkoliikenteen tarjonnan ja joukkoliikenteellä matkustamisen. Laadullisia palvelutasotekijöitä ovat esimerkiksi saavutettavuus, matkan helppous, esteettömyys ja hallittavuus. Määrällisille palvelutasotekijöille on ominaista, että ne ovat mitattavissa. Näitä ovat mm. kävelymatka, matka-aika, liikennöinti-aika, vaihtojen määrä, vuorotarjonta, vuoroväli ja täsmällisyys. Matkan kokonaislaadun kokemukseen ja joukkoliikenteen kilpailukykyyn vaikuttaa palvelutason ohella myös matkan asiakashinta.

Joukkoliikenteen palvelutaso kuvaa matkustajan matkustuskokemusta lähtöpaikasta määräpaikkaan (ovelta-ovelle). Siten matkan kaikki osavaiheet vaikuttavat palvelutasokokemukseen. Joukkoliikennematkan osavaiheet ovat kävelymatkat ja -ajat pysäkillä (luku 1) ja pysäkillä, odotusaika pysäkillä ja liikennevälineessä vietetty aika eli ajoneuvoaika. Matkaan voi kuulua vaihtoja (luku 1), jotka edellyttävät kävelyä ja odotusta ennen uuteen liikennevälineeseen nousua. Lisäksi matkan lähtöpaikassa voi esiintyä piilevää odotusaikaa eli odotteluaikaa ennen kuin matkustaja siirtyy pysäkillä odottamaan vuoron saapumista.

Matkustaja kokee matkan eri osavaiheet eritavoin rasittaviksi. Pelkkä matkaan kuluva aika ei siis kuvaa matkan rasittavuutta totuudenmukaisesti. Kuvassa 2 on esitetty matkan osavaiheita sekä painoarvoja sen mukaan, miten rasittaviksi eri osavaiheet koetaan.



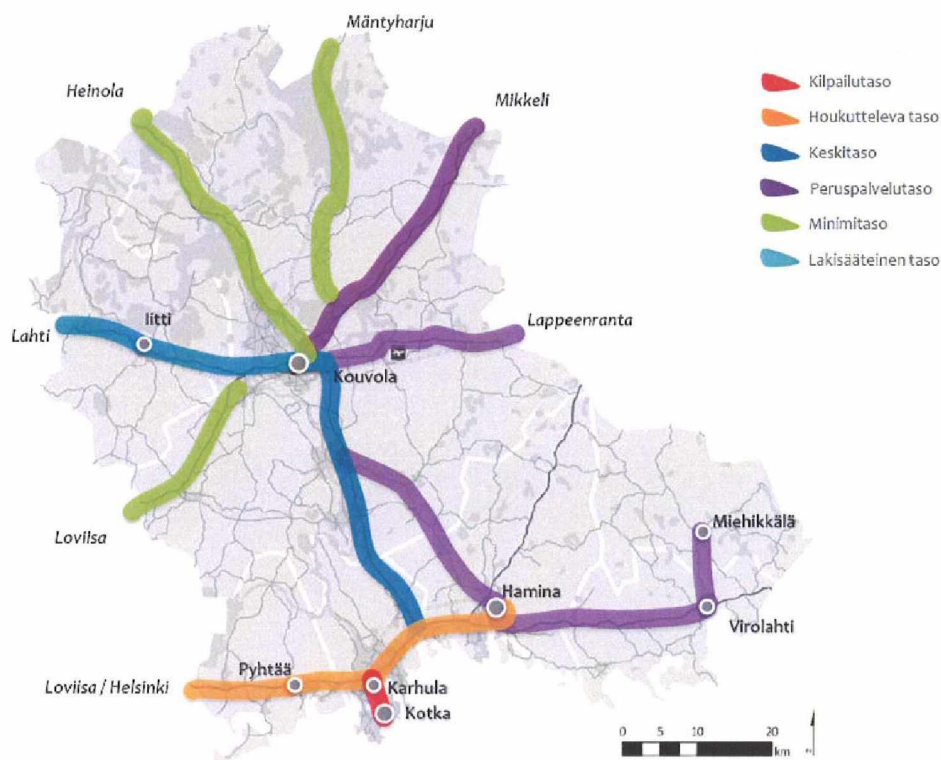
Kuva 2. Matkan osatekijät ja niiden painoarvot joukkoliikennematkalla JOTU-ohjelman mukaan Tampereella. (lähde: Kalenoja et al. 2006)

Vaihtoa helpottaa ja matkan hallittavuutta parantaa, jos vaihto on aikataulutettu tai järjestetty. Aikataulutetussa vaihdossa liikennevälineiden aikataulut on suunniteltu niin, että odotusaika vaihdossa olisi vähäinen. Järjestetty vaihto palvelee matkustajia vielä paremmin, sillä siinä aikataulutettu vaihto tapahtuu samalla terminaali- tai pysäkkialueella. Järjestettyä vaihtoa hyödynnetään varsinkin pitkämatkaisessa liikenteessä, jossa liikennevälineiden vuorovälit ovat yleensä pitkiä.

3.2 Palvelutason suunnittelu ja palvelutasotavoitteet

Joukkoliikennelain mukaan toimivaltaisten viranomaisten (luku 1) tulee määrittellä toimivalta-alueensa joukkoliikenteen palvelutasot. **Palvelutasomäärittelyn** tavoitteena on antaa perusteet alueen joukkoliikenteen suunnittelulle, toteutukselle ja rahoitukselle valtakunnallisesti yhtenäisten **palvelutasokriteerien** (luku 1) perusteella. Määrittely toimii ohjaavana asiakirjana suunniteltaessa joukkoliikennettä EU:n palvelusopimusasetuksen mukaisesti. Määrittely käsittää keskeiset palvelutason osatekijät ja niiden kriteerit ja asettaa liikenteelle **palvelutasotavoitteet**, joiden pohjalta tehdään **palvelutasopäätös**. Palvelutasopäätös on voimassa yleensä 3–8 vuoden määräajan, mutta tarvittaessa määrittely voidaan uusida aiemminkin.

Alueellisen joukkoliikenteen palvelutaso on Liikenneviraston ohjeistuksessa (2010) jaettu kuuteen eri **palvelutasoluokkaan** (kilpailutaso, houkutteleva taso, keskitaso, peruspalvelutaso, minimitaso ja lakisääteinen taso). Liikenteen tyyppi vaikuttaa mm. siihen, millainen tavoitepalvelutaso kullekin alueelle asetetaan. Siten **maaseutu-liikenteessä**, **kaupunkiliikenteessä** ja **seutu-liikenteessä** käytetään erilaisia palvelutasotavoitteita (kuva 3). Maaseutuliikenteessä voidaan tyytyä minimitasoon.



Kuva 3. Esimerkki tavoiteltavasta palvelutasosta Kymenlaaksossa. (lähde: Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen palvelutasopäätös 2011)

Valtakunnallisessa **kaukoliikenteessä** käytetään liikenne- ja viestintäministeriön selvityksissä neljää palvelutasoluokkaa (huipputaso, kysyntää lisäävä taso, kysyntää vahvistava taso ja toimiva taso).

3.3 Pysäkit

Pysäkeillä on huomattava vaikutus joukkoliikenteen palvelutasoon. Pysäkin palvelutasoon vaikuttaa mm. **pysäkin varustetaso**, kuten säältä suojaavaa **pysäkkikatos** ja pysäkillä tarjottu **aikataulu- ja reitti-informaatio**. Matkan koettu turvallisuus kattaa sekä liikenneturvallisuuden että sosiaalisen turvallisuuden. Pysäkeillä näihin vaikuttavat **korotettu odotustila (pysäkkikoro)**, valaistus sekä muut liikenteen järjestelyt pysäkin kohdalla. Merkittävänä liityntäpisteinä toimivilla **solmupysäkeillä** palvelutasoa nostavat hyvät **liityntäpysäköintimahdollisuudet**.

Pysäkin tavoitepalvelutaso määräytyy lähinnä **pysäkin liikenteellisen merkittävyyden** perusteella. Tiheää joukkoliikennettä palvelevissa **joukkoliikenteen laatuikätyvissä** ja taajamien **runkolinjojen** varrella pysäkkien varustetaso on korkeampi kuin laatuikätyvien ulkopuolella liikennöivien joukkoliikennelinjojen tai maaseudun **joukkoliikenteen runkoyhteyksien** reiteillä. **Matkakeskukset** (luku 1) ja **linja-autoasemat** ovat merkittäviä **joukkoliikenteen solmupisteitä**. Näiden palvelu- ja varustetaso on yleensä muita pysäkkialueita parempi. **Nousu-** ja **poistumispysäkkien** varustetasot eroavat toisistaan. Keskeisillä nousupysäkeillä aikataulutiedot ja pysäkkikatos ovat tärkeitä varusteita, kun taas poistumispysäkeillä voi olla tarvetta lähiympäristöä koskevaan opastukseen.

3.4 Palvelutasoon ja pysäkkeihin liittyvä sanasto

Aikataulu (tidtabell; timetable) kertoo tietyn linjan tai linjaston liikennevälineiden suunnitellut lähtöajat aikataulussa erikseen ilmoitetuilta pysäkeiltä tai asemilta.

Aikatauluinformaatio (tidtabellinformation; timetable information) on asiakkaille tuotettavaa tietoa tietyn linjan tai linjaston aikatauluista. Aikatauluinformaatiota ovat esim. pysäkeillä tai terminaalialueilla sijaitsevat kiinteät aikataulut tai näyttötaulut sekä internetissä esitettävä reitti-, linja- tai pysäkkikohtainen aikataulutieto.

Aikataulujen säännöllisyys, ks. vakiominuuttiaikataulu.

Aikataulutettu vaihto (tidtabellsanpassat byte; scheduled transfer) tarkoittaa kahden joukkoliikennevälineen aikataulujen suunnittelemista sellaiseksi, että joukkoliikennevälineen vaihtoon liittyvä odotusaika on käyttäjän kannalta optimaalinen.

Ajantasainen informaatio on tietoa, jota päivitetään jatkuvasti. Ajantasaista informaatiota ovat esimerkiksi pysäkeillä sijaitsevat linja-autojen paikkatietojen perusteella päivittyvät aikataulunäytöt.

Ajoneuvoaika (färdtid, åktid; in-vehicle time) on se aika, jonka matkustaja viettää joukkoliikennevälineessä kulkuvälineeseen nousun ja siitä poistumisen välillä. Ajoneuvoaikaan sisältyy myös se aika, jonka liikenneväline on pysähtyneenä liikennevaloihin tai pysäkeillä.

Aluepysäkki, ks. kuntapysäkki.

Asiakashinta (biljettpreis; ticket price) tarkoittaa hintaa, jonka asiakas maksaa joukkoliikenne-matkastaan, yleensä sama kuin lipun hinta.

Dynaaminen informaatio ks. ajantasainen informaatio

Esteettömyys (tillgänglighet; accessibility) tarkoittaa yleiskäsitteenä kaikille käyttäjille toimivaa, turvallista ja miellyttävää ympäristöä. Esteetön joukkoliikennejärjestelmä tarkoittaa kaikkien käytettävissä olevaa joukkoliikennejärjestelmää, joka koostuu mm. esteettömistä liikennevälineistä, pysäkki- ja laiturirakenteista, asema- ja terminaalirakennuksista sekä kaikkien käytettävissä olevista aikatauluista.

Helppous ks. matkan helppous

Joukkoliikennelinja (kollektivtrafiklinje; public transport route) on omalla linjatunnuksella nimetty reitti, jota pitkin joukkoliikenneväline liikennöi aikataulun mukaisesti.

Joukkoliikennelinjasto (kollektivtrafikens linjenät; public transport route network) tarkoittaa tietyn alueen joukkoliikennelinjojen muodostamaa kokonaisuutta.

Joukkoliikenteen laatukäytävä (kvalitetskorridor för kollektivtrafik; public transport quality corridor) tarkoittaa joukkoliikenteen pääväylää, jolla on ympäristöönsä korkeampi palvelutaso erityisesti infrastruktuurin osalta. Laatukäytävää käyttävillä linjoilla on paljon matkustajia sekä hyvä vuorotarjonta.

Joukkoliikenteen runkolinja (stomlinje; trunk route) on tärkeä tiheästi liikennöity joukkoliikennelinja, joka yhdistää taajaman suuret asuin- ja työpaikka-alueet keskustaan käyttäen suoria reittejä, jotka usein ovat joukkoliikenteen laatukäytäviä. Runkolinjaa palvelee usein joukko liityntäliikennelinjoja. (Vrt. joukkoliikenteen runko-yhteys.)

Joukkoliikenteen runkoyhteys (stomtrafik; base traffic) on maaseutualueiden yhteystarpeita palvelevaa taajamien välistä liikennettä, joka turvaa asukkaiden yhteydet taajamiin.

Joukkoliikenteen solmupiste (knutpunkt på kollektivtrafik; public transport node) on useiden pysäkkien muodostama kokonaisuus, joka toimii merkittävänä vaihto- tai liityntäpisteenä, tai jonka liikenteellinen merkitys on erityisen suuri.

Järjestetty vaihto (planerad byte; organised transfer) tarkoittaa vaihtoa, jossa joukkoliikennevälineen vaihto voi tapahtua aikataulutetusti samalla pysäkki- tai terminaali-alueella. Mikäli joukkoliikenteen vuorovälit ovat pitkät (kuten kaukoliikenteessä) taa-taan yleensä vaihdon toteutuminen, vaikka matkustajia pysäkillä tuova liikenneväline olisikin aikataulusta myöhässä.

Kaukoliikenne (fjärrtrafik; long distance traffic, intercity traffic) tarkoittaa pitkämatkaista kaupunkien tai muiden keskusten välistä valtakunnallista liikennettä. Tilastoinnissa yli 100 km pituisia matkoja pidetään kaukoliikenteenä.

Kaupunkiliikenne (stadstrafik; urban traffic) on pääosin katuverkossa liikennöityä kaupungin tai kaupunkiseudun sisäistä liikennettä, jossa joukkoliikenteen vuorovälit ja pysäkkien väliset etäisyydet ovat yleensä lyhyet.

Kokonaislaatu (standard; total quality) kuvaa joukkoliikennepalvelujen laatua kokonaisuutena. Kokonaislaatu koostuu monista osatekijöistä, joita ovat mm. reitit ja linjasto, vuoroväli, luotettavuus, matka-aika, liikennöintikaluston laatu, pysäkkien, asemien ja terminaalien laatu sekä informaatio, tiedotus ja reklamaatioiden hoito.

Kokonaismatka-aika (restid från dörr till dörr; door-to-door travel time, total travel time) tarkoittaa joukkoliikennematkaan lähtöpisteestä määränpäähän kokonaisuudessaan kuluva aikaa, ns. ovelta ovelle -matka-aikaa. Mittausongelmien vuoksi kokonaismatka-aika ei yleensä sisällä odottelu-aikaa.

Korotettu odotustila, ks. pysäkkikoroke.

Kuntapysäkki (kommunhållplats, regionhållplats; central municipal stop) on kuntakeskuksen pääpysäkki, joka toimii solmupisteenä taajaman reunoilta ja kyliltä tulevalle liikenteelle. Kuntapysäkestä voidaan käyttää myös nimeä aluepysäkki.

Kävelyaika (gångtid; walking time) on matkan lähtö- tai päätepisteen ja käytettävän joukkoliikenteen pysäkin väliseen kävelymatkaan kuluva aika. Vaihdollisilla matkoilla kävelyajaksi luetaan myös vaihdon yhteydessä kävelyyä käytettävä aika.

Kävelyetäisyys pysäkillä , ks. kävelymatka

Kävelymatka (gångavstånd; walking distance) on matkan lähtö- tai päätepisteen ja käytettävän joukkoliikenteen pysäkin välinen etäisyys jalankulkureittiä pitkin mitattuna.

Laadulliset palvelutasotekijät (kvalitativa servicefaktorer; qualitative level of service factors) kuvaavat matkustajan kokemia matkan palvelutasoon liittyviä ominaispiirteitä, joita ei voida täsmällisesti mitata. Laadullisia palvelutasotekijöitä ovat esimerkiksi turvallisuus, matkan hallittavuus ja matkustusmukavuus.

Laatukäytävä ks. joukkoliikenteen laatukäytävä.

Liikennöintiaika (trafikeringstid; service period) tarkoittaa päivän ensimmäisen ja viimeisen lähdön välistä ajanjaksoa, eli aikaväliä, jolla joukkoliikenne liikennöi.

Liikkumisen ohjaus (mobilitetsstyrning; mobility management, transportation demand management) on kokonais-valtaiseen liikennesuunnitteluun liittyvä toimintamalli, jolla pyritään edistämään kestäväää liikkumista ja vähentämään henkilöauton käyttöä muuttamalla liikkujien asenteita ja käyttäytymistä. Ohjausta toteutetaan yleensä pehmein ja myönteisin keinoin, kuten lisäämällä informaatiota ja organisoidulla erilaisia toimintoja, kuten palveluita, uudella tavalla.

Liityntäkävely (gångavstånd vid byte; transfer walking distance) ks. vaihtokävely.

Liityntäpysäköinti (infartsparkering, park and ride; park and ride) tarkoittaa kuluneuvon (yleensä auton tai pyörän) pysäköimistä keskusta-alueen ulkopuolella olevan pysäkki- tai terminaalialueen läheisyyteen, yleensä tätä varten järjestetylle pysäköintialueelle, kun matkaa jatketaan julkisilla liikennevälineillä.

Linja (linje; route), ks. joukkoliikennelinja.

Linja-autoasema (busstation; bus station, coach station) on linja-autoliikenteen (tavallisesti kauko- ja lähiliikenteen) linjojen päätepisteeksi varattu ja varustettu alue, johon kuuluvat pysäkkialueet, linja-autojen pysäköintialueet ja rakennukset, joissa on palvelutoimintoja (ks. terminaali ja matkakeskus). Linja-autoasema on samalla linja-autojen hoitaman tavaraliikenteen terminaali.

Linjaston kattavuus (linjenätets täckning; line network coverage) kuvaa sitä, kuinka suurta osaa tietystä alueesta joukkoliikennelinjasto palvelee. Kattavuuden määrittelyssä otetaan huomioon kävelymatka sekä liikennöintiaika.

Linjaston yhdistävyys (linjenätets täckningsgrad; line network connectivity) kuvaa sitä, kuinka joukkoliikennelinjasto yhdistämään eri alueita ja eri liikennemuotojen terminaleja.

Maaseutuliikenne (landsbygdstrafik; rural public transport) tarkoittaa pääosin taajamien ulkopuolella liikennöivää joukkoliikennettä.

Matka-ajan ennakoitavuus (restidens förutsebarhet; predictability of travel time) tarkoittaa sitä, kuinka hyvin toteutunut matka-aika pystytään arvioimaan ennen matkan alkua. Yleisemmin kyseessä on joukkoliikenteen luotettavuus (pålitlighet; reliability).

Matkaketju (reskedja; trip chain) tarkoittaa joukkoliikenteessä myös yhden matkan osavaiheiden (kävely, odotus, ajo, vaihto eri osavaiheineen, ajo, kävely) muodostamaa kokonaisuutta. Matkatottumustutkimuksissa ja liikenne-ennusteissa matkaketju tarkoittaa yleensä usean peräkkäisen matkan muodostamaa kokonaisuutta.

Matkan hallittavuus (resans förutsebarhet; travel predictability) tarkoittaa sitä, kuinka varma matkustaja voi olla matkan toteutumisesta ennakoidulla tavalla. Liikennejärjestelmän hallittavuus eli ymmärrettävyys ja selkeys sekä järjestelmän toiminnan luotettavuus vaikuttavat matkan suunnitteluun ja hallittavuuteen.

Matkan helppous (lätthet och lämplighet; convenience) kuvaa matkan tekemisen helppoutta eli tarjolla olevien liikennepalvelujen soveltuvuutta erilaisiin matkan taroituksiin ja tarpeisiin.

Matkustajainformaatio (reseinformation; travel information) on asiakkaalle liikenteen tarjonnasta (matkan suoritushetkillisyyksistä) ja liikennetilanteesta annettavaa tietoa. Matkustaja voi hyödyntää saatavilla olevaa informaatiota etukäteen matkaa suunnitellessaan ja matkan aikana. Informaatiojärjestelmiin kuuluvat mm. aikatauluinformaatio, opasteet ja kuulutusjärjestelmät.

Matkustusmukavuus (resbekvämlighet; travel comfort) kuvaa matkan suorittamisen mukavuutta. Matkustusmukavuuteen vaikuttavia tekijöitä ovat mm. pysäkin tai terminaalin varustelu, kaluston laatu ja soveltuvuus matkustajan tarpeisiin, mahdollisuus istumapaikkaan liikennevälineessä, matkan aikana tarjottavat palvelut, informaation laatu ja tarjonta sekä lippu- ja maksujärjestelmän toimivuus.

Määrälliset palvelutasotekijät (kvantitativa servicefaktorer; quantitative level of service factors) ovat mitattavissa olevia palvelutasotekijöitä, kuten kävelymatkan pituus, matka-aika, liikennöintiaika ja vuoroväli.

Nousupysäkki (påstigningshållplats; boarding stop) on pysäkki, jolla on pääasiassa liikennevälineeseen nousevia matkustajia. Yksittäisen matkan näkökulmasta nousupysäkki tarkoittaa pysäkkiä, jolta matkustaja nousee liikennevälineen kyytiin. (Vrt. poistumispysäkki.)

Odottelu-aika (dold väntetid; concealed waiting time) on matkan alkamista edeltävä lähtöpaikassa vietettävä aika, jota ei voida tehokkaasti käyttää hyödylliseen toimintaan. Odottelu-aika on hukka-aikaa, joka johtuu matkustajan oman aikataulun ja joukkoliikenteen aikataulujen yhteensovittamisesta.

Odotusaika (väntetid; waiting time) on pysäkillä liikennevälineen odottamiseen kuluva aika.

Odotustila (vänterum; waiting space) on pysäkillä odottaville matkustajille tarkoitettu tila, joka ei sijaitse ajoradalla tai kevyen liikenteen väylällä.

Oheispalvelu (tilläggservice; supplementary service) on pysäkki- tai terminaali-alueella sijaitseva palvelu, jota matkustaja voi hyödyntää. Oheispalveluita voidaan tarjota myös liikennevälineessä matkan aikana.

Palvelulinja (servicelinje; service line) on palveluliikennettä hoitava joukkoliikennelinja (ks. palveluliikenne).

Palvelutasoluokitus (servicenivåklassifisering; level of service classification) on toimivaltaisen viranomaisen käyttämä luokitus, jonka pohjalta viranomainen määrittelee toimialueensa eri osien joukkoliikenteen tavoitteellisen palvelutason. Liikenneviraston ohjeistuksen (15/2011) mukaan joukkoliikenteen palvelutaso jaetaan kuuteen luokkaan, jotka ovat kilpailutaso, houkutteleva taso, keskitaso, peruspalvelutaso, minimitaso ja lakisääteinen taso.

Palvelutasoluokka (servicenivåklass; level of service category) kuvaa joukkoliikenteen palvelutasoa tietyllä alueella tietyinä ajankohtana. Palvelutasoluokille määritellään kriteerit, jolloin eri alueiden palvelutasoja voidaan vertailla.

Palvelutasomäärittely (definiering av servicenivå; level of service definition) kuvaa tietyn alueen joukkoliikenteen palvelutason käytettyjen palvelutasotekijöiden avulla. Palvelutasomäärittely tehdään määräajoin, tavallisesti 3–8 vuoden välein.

Palvelutasopäätös (servicenivåbeslut; level of service decision) vahvistaa toimivaltaisen viranomaisen määrittelemän tavoitteellisen palvelutason joukkoliikenteessä.

Palvelutasotavoite (servicenivåmål; level of service goal) on joukkoliikenneyhteyksien suunnittelussa kullekin tarkastellulle palvelutason osatekijälle, kuten esimerkiksi vuorovälille tai kävelymatkalle, asetettu palvelutasoluokkakohtainen tavoitetaso.

Palvelutasotekijä (servicefaktor; level of service factor) kuvaa jotakin joukkoliikennejärjestelmän ja matkan ominaispiirrettä, joka vaikuttaa matkustajan palvelukokemukseen. Matkan kokonaispalvelutaso muodostuu useiden eri palvelutasotekijöiden yhteisvaikutuksena. Palvelutasotekijät voidaan jakaa esimerkiksi laadullisiin ja määrällisiin palvelutasotekijöihin.

Poistumis pysäkki (avstigningshållplats; alighting stop) on pysäkki, jolla on pääasias-
sa liikennevälineestä poistuvia matkustajia. Yksittäisen matkan näkökulmasta pois-
tumis pysäkki tarkoittaa pysäkkiä, jolla matkustaja poistuu liikennevälineestä. (Vrt.
nousupysäkki.)

Pysäkin liikenteellinen merkittävyys (hållplatsens viktighet; bus stop importance) ku-
vaa joukkoliikennepysäkin tärkeyttä liikenneverkossa. Merkittävyys määritetään Li-
ikenneviraston ohjeistuksen mukaan pysäkiltä nousevan ja sillä poistuvan matkusta-
jamäärän perusteella.

Pysäkin ohitus aika (hållplatsens passertid; stop passing time) tarkoittaa aikaa, jolloin
liikennevälineen on arvioitu lähtevän reitin varrella olevalta pysäkiltä.

Pysäkin varustetaso (hållplatsutrustning; actual stop equipment) kuvaa matkustus-
mukavuuteen vaikuttavia pysäkkipalveluita, joita ovat esimerkiksi pysäkkikatos,
penkki, roskakori ja aikataulut.

Pysäkkialue (hållplatsområde; stop area) tarkoittaa pysäkkitoiminnoille varattua alu-
etta. Pysäkkialue voi sisältää mm. pysäkin, odotustilan ja pysäkkikatoksen. Tavalli-
sesti pysäkkialue kuuluu liikenneväylään, mutta se voi olla myös siitä erillään. Erityi-
sesti taajamissa pysäkkialueella voi olla useita linjojen mukaan eroteltuja pysäkkejä.

Pysäkki-informaatio (reseinformation på hållplats; bus stop travel information) on
pysäkillä matkustajille annettavaa tietoa mm. linjojen aikatauluista ja reiteistä sekä
itse pysäkestä.

Pysäkkikatos (regn- och vindskydd; bus shelter) on pysäkkialueella sijaitseva, joukko-
liikennevälinettä odottaville matkustajille tarkoitettu säältä suojaava katos.

Pysäkkikoroke (hållplatsrefuge; loading island) tarkoittaa pysäkin odotustilaa, joka on
korkeammalla kuin ajorata (korotettu odotustila). Järjestelyn tarkoituksena on lisätä
pysäkin turvallisuutta ja helpottaa liikennevälineeseen nousua.

Pysäkkilevike (hållplatsficka; bus bay) tarkoittaa ajoradan yhteydessä pysäkin koh-
dalla olevaa linja-autojen pysähtymiselle tarkoitettua levikettä, jota katu ympäristössä
kutsutaan myös pysäkkisyvennykseksi.

Pysäkkitunnus (hållplatsbeteckning; stop designation) on kullekin pysäkillä annettu
yksilöity tunnus, tavallisimmin pysäkin nimi ja numero.

Pysäkkivarustus ks. pysäkin varustetaso

Pysäkkiverkko (hållplatsnät; stop network) on tietyn liikennöintialueen pysäkkien
muodostama kokonaisuus. Pysäkkiverkon tiheydellä on vaikutusta esim. kävely-
matkojen pituuksiin.

Päätepysäkki (endhållplats; end stop) on joukkoliikennelinjan päätepisteenä toimiva
pysäkki, jolta linjan liikennöinti alkaa tai jolle se päättyy.

Reitti-informaatio (ruttinformation ; route information) on asiakkaille tuotettavaa tietoa tietyn linjan tai linjaston reiteistä. Reitti-informaatiota ovat esim. pysäkeillä tai terminaalialueilla sijaitsevat kiinteät reittikartat sekä internetissä esitettävä reitti- tai linjakohtainen tai tietyn alueen/seudun linjaston reittitieto.

Runkoliikenne ks. joukkoliikenteen runkoliikenne.

Runkoyhteys ks. joukkoliikenteen runkoyhteys

Saattoliikenne (kiss and ride; kiss and ride) on joukkoliikenteeseen liittyvää liikennettä, jossa joukkoliikennematkustaja saatetaan pysäkille tai terminaaliin tai noudetaan sieltä henkilöautolla.

Saavutettavuus (tillgänglighet; accessibility) tarkoittaa yksilön mahdollisuutta saavuttaa joukkoliikennepalvelut. Saavutettavuuteen vaikuttavat mm. joukkoliikenteen reitit, aikataulut ja pysäkkien sijainnit.

Seutuliikenne (regional kollektivtrafik; regional public transport) on keskuskaupungin ja sen vaikutusalueen sisäistä joukkoliikennettä, joka palvelee seudun ja keskuskau-pungin välisiä yhteyksiä.

Solmupysäkki ks. joukkoliikenteen solmupiste

Staattinen informaatio (statisk information; static information) on pysyvää informaatiota. Staattista informaatiota ovat esimerkiksi pysäkkien kiinteät painetut aikataulut.

Säännöllisyys (regularitet; regularity) mittaa linjan tai linjaston liikennöinnin täsmällisyyttä kokonaisuutena. Säännöllisyyden mittarina voi olla esim. aikataulupoikkeamien tai vuorovälien jakauma (poikkeamien suuruus ja yleisyys) tietyssä ajanjaksona (vrt. täsmällisyys).

Täsmällisyys (punktlighet; punctuality) kuvaa sitä, kuinka hyvin yksittäisen liikennevälineen todellinen saapumisaika, lähtöaika tai vuoroväli vastaa ilmoitettua aikataulua (vrt. säännöllisyys). Suuri epätäsmällisyys (aikataulupoikkeama) voi esimerkiksi junaliikenteessä oikeuttaa matkustajan saamaan haittakorvausta liikennöitsijältä.

Vaihtoaika (bytestid, omstigningstid; transfer time) tarkoittaa liikennevälineen vaihdon edellyttämää kokonaisaikaa, joka sisältää sekä vaihtoon liittyvän kävelyajan että vaihto-odotusajan.

Vaihtokävelymatka (gångavstånd vid byte; transfer walking distance) tarkoittaa vaihdon yhteydessä joukkoliikennevälineiden pysäkkien tai asemien välistä matkaa.

Vaihto-odotusaika (väntetid vid byte; transfer waiting time) on vaihdon yhteydessä pysäkillä liikennevälineen odottamiseen kuluva aika.

Vaihtopaikka ks. vaihtopysäkki

Vaihtopiste ks. vaihtopysäkki

Vaihtopysäkki (byteshållplats; transfer stop) on pysäkkialue, jossa vaihdetaan joukkoliikennevälineestä toiseen.

Vaihtopysäkkijärjestely (byteskoordinering; transfer coordination) tarkoittaa vaihdon helpottamista aikataulukoordinaatiolla, informaatiolla sekä hyvillä vaihtopysäkki-alueen sisäisillä jalankulkuyhteyksillä ja pysäkkivarustuksella.

Vakiominuuttiaikataulu (minutttidtabell; fixed minute time table) merkitsee sitä, että tietyn linjan lähdöt toistuvat aina samoilla tunnin minuuttiluvuilla.

Vuoro (tur; departure) tarkoittaa yhtä joukkoliikennevälineen aikataulun mukaista liikennöintiä lähtöpysäkiltä päätepysäkille. Liikennöinnin suunnittelussa ja toteutuksessa vuoro voi tarkoittaa myös yhtä linjalla kiertävää autoa/junaa, jolla on oma tunnusnumerosa ja aikataulunsa.

Vuorotarjonta (turutbud; service supply) tarkoittaa joukkoliikennelinjan aikataulunmukaisten lähtöjen määrää tietyllä ajanjaksolla, esim. vuoroa/vrk.

Vuoroväli (turintervall; service frequency) tarkoittaa tietyn linjan saman ajosuunnan peräkkäisten lähtöjen välistä aikaeroa.

3.5 Palvelutasoon ja pysäkkeihin liittyvää materiaalia

Esteettömyyskeskus ESKE. Tietoa rakennetun ympäristön ja liikkumisen esteettömyydestä. <http://www.esteeton.fi>.

Kalenoja H., Hintikka S., Häyrynen J-P ja Vihanti K. 2006 Joukkoliikennematkan eri osien painoarvoja. Käyttäjärühmäkohtaisia tuloksia matkan eri osien arvostuksesta keskisuurissa kaupungeissa. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 32/2006. Liikenne- ja viestintäministeriö. Helsinki. 124 s.

Lehto A. (2012). Joukkoliikenteen palvelutasomäärittelyä koskevan ohjeistuksen arviointi ja kehittäminen. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 31/2012. Liikennevirasto, liikennejärjestelmä-toimiala. Helsinki. 80+2s.

Liikenne- ja viestintäministeriö. (2003). Joukkoliikenteen tiedotuspalvelujen käytettävyys. Ohje käyttäjäystävällisyyden parantamiseksi. Liikenne- ja viestintäministeriön mietintöjä ja muistioita B2/2003. Liikenne- ja viestintäministeriö. Helsinki. 33 s.

Liikennevirasto. (2010). Ohje joukkoliikenteen palvelutason määrittelyyn. Liikenneviraston ohjeita 07/2010. Liikennevirasto, liikennejärjestelmäosasto. Helsinki. 22 s.

Metsäranta H., Kiiskilä K., Launonen P. ja Kivari M. (2013). Matkojen ja kuljetusten palvelutaso ja tunnusluvut. Palvelutasohankkeen tuloksia vuonna 2012. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 4/2013. Liikennevirasto, liikennejärjestelmätoimiala. Helsinki. 60+4 s.

Metsäranta H., Pesonen H. ja Sandberg H. (2007). Joukkoliikenteen vaikutusten arviointi. Yleisohje. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 50/2007. 118 s.

Rosenberg M., Britschgi V., Tuominen A., Weiste H., Kallio R., Rantalainen R., Granberg M., Metsäranta H. (2009). Arki paremmaksi – joukkoliikenne toimivaksi. Joukkoliikenteen kehittämisohjelma 2009–2015. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 19/2009. Helsinki. 80 s.

Rosenberg M., KPMG Oy Ab, Weiste H. ja Waystep Consulting (2011). Kaukoliikenteen tavoitteellinen palvelutaso Suomessa. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 30/2011. Helsinki. 44 s.

Tampereen kaupunki. (2011). Tampereen kaupunkiseudun joukkoliikenteen palvelutasomäärittely 2012–2016-esitys. 5+22s.

Tuominen V-M., Setälä N. ja Hyökki-Kotilainen K. (2012). Sata solmupysäkkiä Suomeen - esiselvitys. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 13/2012. Liikennevirasto, liikennejärjestelmätoimiala. Helsinki. 47+4 s.

4 Taksa-, maksu- ja informaatiojärjestelmät

4.1 Taksa-, lippu- ja lippujärjestelmä

4.1.1 Taksa-, lippu- ja maksujärjestelmien muodostama kokonaisuus

Joukkoliikennepalveluiden tuottaminen aiheuttaa kustannuksia, joiden kattamiseksi asiakkailta peritään maksu (asiakashinta, luku 3) heidän käyttämästään palvelusta. Maksujen keräämistä varten joukkoliikenteessä tarvitaan **maksujärjestelmä**, jonka pohjana ovat **taksa- ja lippujärjestelmä** (**tariffijärjestelmä**, luku 8) ja maksujen kontrollointiin ja osin keräykseen käytettävä **rahastusjärjestelmä** asema- ja ajoneuvolaitteineen.

Markkinaehtoisessa liikenteessä liikenteen kustannukset katetaan matkalipputulolla, jotka liikenteen harjoittaja kerää asiakkailta. Tällöin liikennepalvelut järjestetään siten, että lipputulot ja muut mahdolliset liikenteen harjoittamiseen liittyvät tulot (mainostulot, tavarankuljetustulot, yms.) kattavat liikenteen kustannukset. Riittävän joukkoliikenteen palvelutason ylläpitäminen edellyttää kuitenkin usein yhteiskunnan tukea, jolloin liikenne järjestetään EY:n palvelusopimusasetuksen (PSA) mukaisesti. Tällöin yhteiskunta maksaa liikennöitsijälle korvausta liikenteen harjoittamisesta ja lipputulosta sovitaan erikseen käytetyn sopimustyyppin mukaisesti. Maksujärjestelmät sisältävät myös liikenteen kustannusten kohdentamista ja lipputulojen jakamista hoitavan taloudellisen **selvittely-** eli **clearing-järjestelmän**, joka jakaa liikenteen harjoittamisen kustannukset ja lipputulot eri osapuolten kesken niiden jaosta tehtyjen sopimusten mukaisesti.

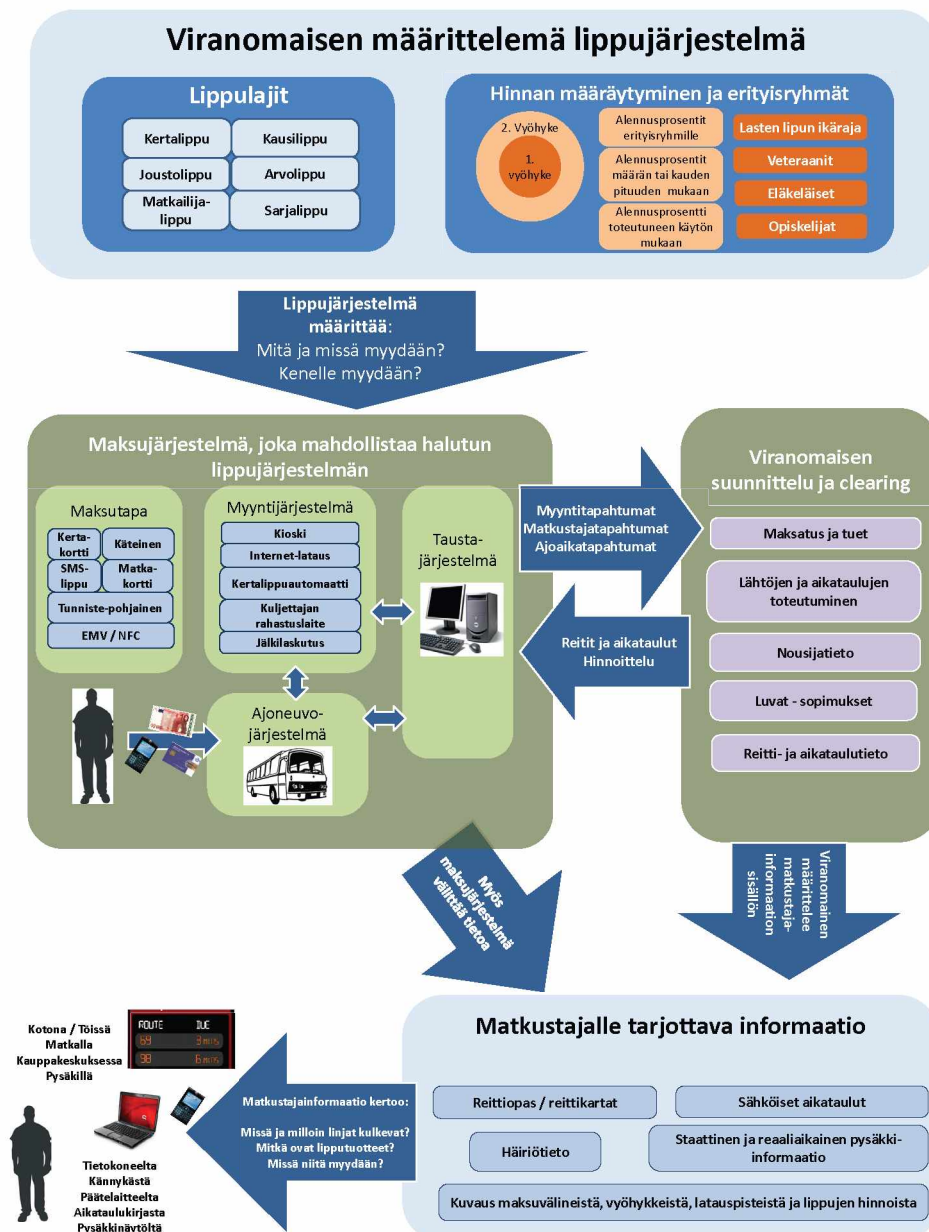
4.1.2 Taksa- ja lippujärjestelmä

Taksajärjestelmässä määritellään matkalippujen hintojen muodostusperiaatteet. **Lippujärjestelmä** toteuttaa taksajärjestelmän periaatteet käytännössä määrittelemällä kullekin matkalle ja matkustajaryhmälle lipputyyppin ja taksajärjestelmän mukaisen hinnan. Taksa- ja lippujärjestelmät muodostavat toisistaan riippuvan kokonaisuuden, minkä vuoksi niitä yleensä käsitellään yhtenä kokonaisuutena.

Matkalipun hinta eli taksa määräytyy toisaalta matkan pituuden (lähtö- ja määräpaikan) ja liikennevälineen mukaan ja toisaalta matkan suorittajan ominaisuuksien mukaan. Yleisimmin matkan pituuteen perustuva osa matkan hintaa määräytyy joko **etäisyystaksan** tai **vyöhyketaksan** perusteella. Etäisyystariffissa matkan hinta riippuu melko suoraviivaisesti matkan pituudesta. Vyöhyketariffissa matkan hinta määräytyy matkan lähtö- ja päättymispaikan sijaintivyöhykkeen perusteella. Etäisyystariffia käytetään lähinnä pitkämatkaisessa liikenteessä ja vyöhyketariffia kaupunkiseutujen sisäisessä liikenteessä. Hintavyöhykkeet määräytyvät tavallisesti kaupungin keskustasta mitatun etäisyyden mukaan, mutta ne voivat perustua myös kuntarajoihin. Markkinaehtoisessa liikenteessä eri joukkoliikennemuodoilla (linja-autot, rautatiet) on yleensä oma liikennemuotokohtainen taksa- ja lippujärjestelmänsä. Palvelusopimusasetuksen mukaisessa liikenteessä pyritään muodostamaan seudullinen **integroitunut joukkoliikennejärjestelmä** (**integroidut julkiset henkilöliikennepalvelut**), joissa on tavallisesti yhteinen seudullinen taksa- ja lippujärjestelmä ja **yhteiskäyttöinen maksujärjestelmä**.

Lippu- ja taksajärjestelmässä matkat hinnoitellaan yleensä eri tavoin eri käyttäjäryhmille (säännölliset käyttäjät, satunnaiset käyttäjät). Lisäksi koululaisilla, eläkeläisillä ja muilla erityisryhmillä voi olla oma taksansa, jossa matkan hinta on tavanomaista perushintaa (**kertalippu**) alhaisempi ja oikeus alhaisempaan hintaan näkyy **lipputyypissä**. Erityistapauksissa, kuten esimerkiksi pienten lasten kanssa lastenvaunuja käyttäen tehdyt matkat HSL-kuntayhtymän vastuulla olevassa joukkoliikenteessä, ovat maksuttomia eikä matkustajalla myöskään tarvitse olla matkalippua.

Matkaliput voidaan jaotella eri lipputyyppeihin ja **lippulajeihin**. Lipputyyppejä ovat normaalihintaisen lipun ohella mm. koululais- ja eläkeläisliput. Lippulajeja ovat mm. kertalippu, **sarjalippu**, **arvolippu** ja **kausilippu** sekä erilaiset turistiliput. Sarjalippu, arvolippu ja kausilippu ovat nykyisin pääasiassa sähköiselle lippualustoille ladattavia useamman matkan lippulajeja. Kertalippu oikeuttaa tavallisesti yhteen vaihdolliseen tai vaihdottomaan joukkoliikennematkaan. Lippulaji- ja lipputyypin termien sijasta käytetään yleisesti myös termiä **lipputuote**.



Kuva 4.

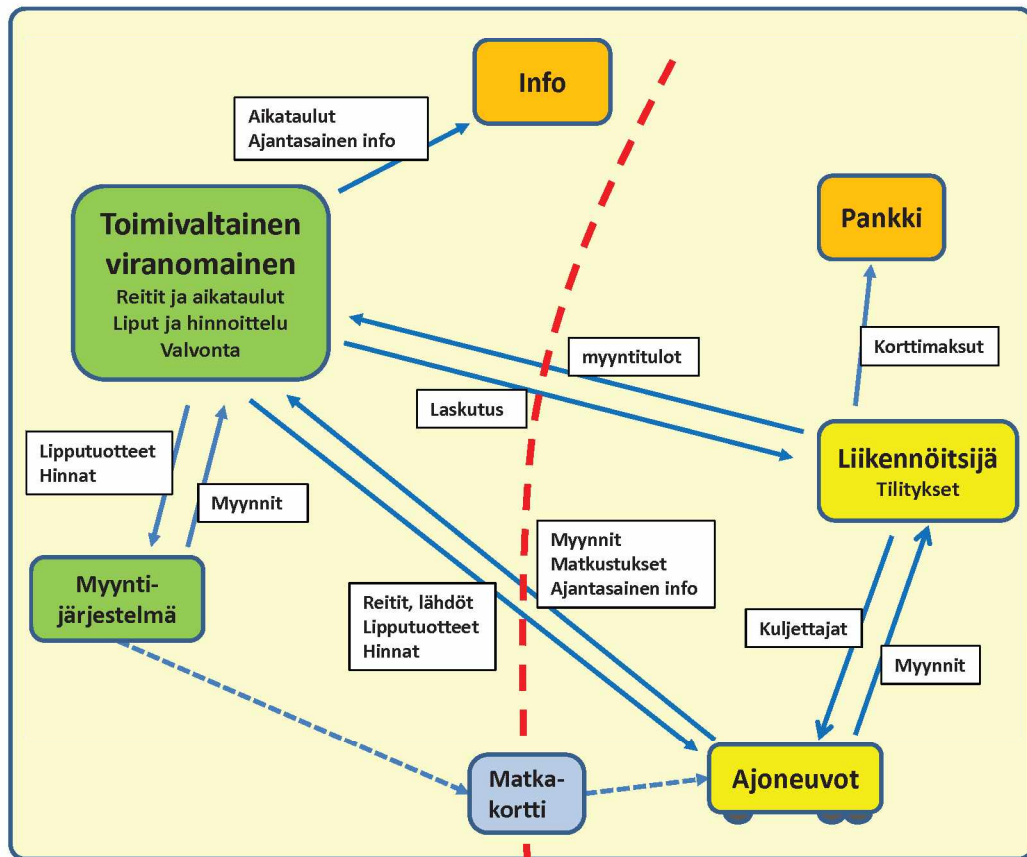
Lippu- ja maksujärjestelmän ja informaatiojärjestelmän rakenne ja yhteydet. (lähde: Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 28/2012)

4.1.3 Rahastus- ja maksujärjestelmät

Maksujärjestelmällä tarkoitetaan joukkoliikenteen lippu- ja taksajärjestelmän ja rahastusjärjestelmän muodostamaa kokonaisuutta. Tietotekniikan kehittyminen on mahdollistanut sellaisen lippu- ja maksujärjestelmän rakenteen, jossa valtaosa matkustajista hankkii matkalippunsa etukäteen, jolloin matkalippujen myynti liikennevälineissä on saatu mahdollisimman vähäiseksi. Tämä lisää liikenteen sujuvuutta kuljetajarahastuksella toimivassa joukkoliikenteessä, kuten linja-autoissa ja raitovaunuissa.

Rahastusjärjestelmät voidaan jakaa **suljettuihin** ja **avoimiin**. Suljetussa rahastusjärjestelmässä matkustaja voi nousta liikennevälineeseen vain, jos hänellä on siihen oikeuttava matkalippu tai hän ostaa lipun liikennevälineeseen noustessaan. Lento-liikenne on hyvä esimerkki suljetusta rahastusjärjestelmästä, samoin monet ulkomaiset metrojärjestelmät. Monissa metrojärjestelmissä maksun suorittaminen tarkistetaan asemalle saavuttaessa ja maksun suuruus määräytyy poistumisasemalla tapahtuvassa kontrollissa. Avoimessa rahastusjärjestelmässä ei systemaattisesti kontrolloida sitä, onko matkustajalla matkan tekemiseen oikeuttava matkalippu, vaan käytössä on pistokoeluontoinen lippujen tarkastus. Liputta matkustavan on tarkastuksen perusteella maksettava sekä matkan hinta että erillinen tarkastusmaksu.

Lipputuotteiden myynti on osa maksujärjestelmän toimintaa. Lippujen ostaminen tapahtuu suurissa kaupungeissa liikennevälineiden ulkopuolella lukuun ottamatta kertalippuja, joita voi tavallisesti ostaa myös liikennevälineissä. Pääasiallisena lippu-tyyppinä ovat **matkakortit** hankitaan ja niiden kelpoisuutta jatketaan tai niihin ladattua rahamäärää (**arvoa**) lisätään erityisissä myyntipisteissä tai automaateissa. Pienissä kaupungeissa matkakortit ladataan edelleen pääasiassa linja-autossa. Sähköisten lippujen käyttö ja ajoneuvoissa tapahtuva lipunmyynti edellyttävät **ajoneuvojärjestelmää** ja siihen kuuluvia **rahastuslaitteita**, jotka vähentävät lipulle ladattua rahamäärää taksajärjestelmän mukaisesti. Rahastuslaitteet ovat suoraan yhteydessä maksujärjestelmään, joka rekisteröi matkan tyyppin ja maksetun hinnan. Erillisten sähköisten matkakorttien lisäksi maksun voi nykyisin usein suorittaa myös tekstiviestillä (kertalippu). Uudet tietotekniset menetelmät, kuten **NFC-teknologia** (near field communication) ja luottokorteissa käytettävä **EMV-teknologia** (Europay, Mastercard, Visa) lisäävät tulevaisuudessa uusia maksutapoja maksujärjestelmiin. Maksaminen on siten siirtymässä kohti **tunnistepohjaista maksamista**, jossa maksuvälinettä (myös matkakorttia) käytetään vain matkustajan tunnistamiseen ja maksutapahtuma hoidetaan maksujärjestelmän **taustajärjestelmässä**. Uudet tekniikat helpottavat eri liikennevälineissä ja eri alueilla käytettävissä olevan yhteiskäyttöisen maksujärjestelmän luomista.



Kuva 5. Maksu- ja informaatiojärjestelmän periaatteita bruttomallin mukaisessa PSA-liikenteessä. (lähde: Liikenneviraston julkaisuja 28/2012)

4.2 Joukkoliikenteen tietojärjestelmät

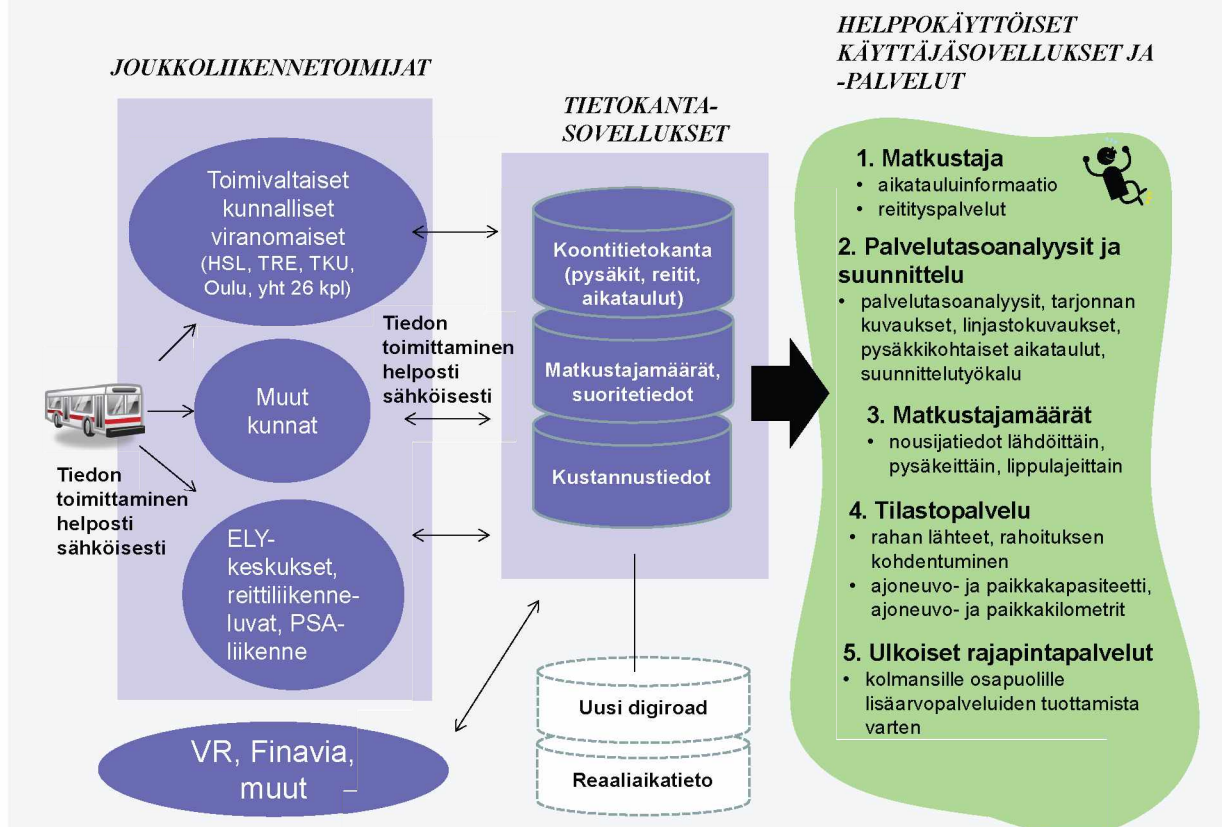
Joukkoliikenteen tietojärjestelmillä tarkoitetaan tietotekniikkaa hyödyntäviä järjestelmiä, joiden avulla hallitaan kokonaisvaltaisesti joukkoliikenteen hoitoon liittyviä toimintoja matkustajainformaatiosta (luku 3) matkalippujen myyntiin ja lipputulosten käsittelyyn sekä liikennöinnin kustannuksiin. Järjestelmien tarkoituksena on parantaa joukkoliikenteen palvelutasoa ja tehostaa liikenteen hoitoa ja lisätä kustannustehokkuutta. Näitä järjestelmiä käytetään joukkoliikenteen tietokantasovelluksien, käyttäjäsovelluksien ja palveluiden muodossa. Järjestelmät perustuvat tietokantoihin, joihin erilaiset käyttäjäsovellukset ja palvelut liittyvät yhteensopivien rajapintojen kautta. Suomeen suunnitellut tietokantasovellukset pitävät sisällään kaikkien käyttäjien käytössä olevan **joukkoliikenteen koontitietokannan** (pysäkit, reitit ja aikataulut), **matkustajamäärä-** ja suoritetiedot, sekä joukkoliikenteen kustannustiedot. Käytettyihin tietokantasovelluksiin kuuluu myös **Digiroad**, johon on koottu koko Suomen tie- ja katuverkon tarkat sijainnit sekä tärkeimmät ominaisuustiedot.

Joukkoliikenneviranomaisten työn edistämiseksi tehty **VALLU**-tietojärjestelmä on myös siirtynyt osaksi joukkoliikenteen koontitietokantaa. Matkustajille tarkoitettu ajantasainen informaatio, kuten aikatauluinformaatio ja reitityspalvelut, ovat olennainen osa tietojärjestelmiä. Näihin kuuluvat esimerkiksi **Matka.fi** ja pysäkeillä olevat sähköiset aikataulunäytöt.

Joukkoliikenteen suunnitteluun ja tilastointiin tehtyjä sovelluksia ja palveluita ovat palvelutasoanalyysisovellukset, matkustajamäärien mittaaminen, rahan lähteiden ja ajoneuvojen tilastointi sekä ulkoiset rajapintapalvelut.

Joukkoliikenteen tietojärjestelmien avulla voidaan tehdä esimerkiksi palvelutasoanalyysijä, tarjonnan kuvauksia, linjastokuvauksia, pysäkkikohtaisia aikatauluja ja kehittää suunnittelutyökaluja. Tietokannan sisältämät matkustajamäärät mitataan nousu-tietojen perusteella. Nousut saadaan lähdeittäin, pysäkeittäin ja lippulajeittain. Tilastopalveluilla selvitetään joukkoliikenteen rahan lähteet, rahoituksen kohdentuminen, ajoneuvo- ja paikkakapasiteetti, sekä ajoneuvo- ja paikkakilometrit. Ulkoiset rajapintapalvelut ovat lisäarvopalveluiden tuottamista varten kolmansille osapuolille.

Joukkoliikenteen tietojärjestelmän tavoitetila 2015



Kuva 6.

Joukkoliikenteen tietojärjestelmien tavoitetila 2015. (lähde: Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 32/2012)

4.3 Lippu-, maksu- ja tietojärjestelmiin liittyvä sanasto

Arvo (värde; value) tarkoittaa matkakorttiin ladattua rahamäärää. EY:n palvelusopimusasetuksessa arvo tarkoittaa julkisen henkilöliikenteen palvelusta maksettavan kokonaiskorvauksen ja muiden palveluun liittyvien tulojen yhteismäärää asetuksessa määritellyllä tavalla.

Arvolippu (värdekort; value card) on haltija- tai henkilökohtainen lippu, johon on ladattu arvoa matkan maksamista varten. Rahastusjärjestelmä vähentää matkakorttiin ladattua arvoa kulloinkin tehdyn matkan hinnan mukaisesti. Korttiin voidaan ladata uutta arvoa erityisissä latauspisteissä.

Avoim rahastusjärjestelmä (stickprovskontrollsystem; random sampling in ticket inspection) tarkoittaa järjestelmää, jossa jokaisen matkustajan matkalippua ei kontrolloida matkan aikana tai liikennevälineeseen nousun tai siitä poistumisen yhteydessä. Avoimessa järjestelmässä matkalippujen kontrolli perustuu pistokoe-luontoisiin liikennevälineissä tehtyihin tarkastuksiin, joiden yhteydessä lipputa matkustavilta peritään matkalipun hinnan ohella myös erityinen tarkastusmaksu.

Clearing eli selvittely (clearing; clearing) on matkalipputulosten keräämisestä, verifi-oimisesta eli todentamisesta ja tilittämisestä eri osapuolten kesken huolehtiva toi-minto, jota hoitava organisaatio voi olla joku muukin kuin liikenteen harjoittamiseen liittyvä osapuoli. Clearing-toiminto voi olla osa integroitua maksujärjestelmää. Jois-sakin yhteyksissä varsinainen tilitystoiminto katsotaan selvittelystä erilliseksi toi-minnoksi.

Digiroad (Digiroad; Digiroad) on laissa (991/2003) määritelty kansallinen tietojärjes-telmä, johon on koottu koko Suomen tie- ja katuverkon tarkat sijainnit sekä tärkeim-mät ominaisuustiedot.

EMV-standardi/EMV-teknologia (EVM-standard/EVM-teknologi; EVM standard/EVM technology) on eräiden luottokorttiyhtiöiden (Europay, Mastercard, Visa) elektronisil-le maksujärjestelmille kehittämä sirukorttistandardi, joka sisältää lähilukuominais-suuden ja mahdollistaa luottokortin käytön matkan maksamiseen erityisen matka-kortin sijasta.

ERRU (European Register for Road Transport Undertakings) on EU-asetuksen mukai-nen kansalliset liikennelupajärjestelmät yhdistävä tietojärjestelmä, jolla seurataan tieliikenteen luvanhaltijoiden kelpoisuutta Euroopan alueella.

Etäisyystaksa (km-taksa; graduated fare system) matkan hinta riippuu matkan pituu-desta.

Integroidut julkiset henkilöliikennepalvelut (integrerad kollektivtrafik; integrated public passenger transport services) tarkoittavat EY:n palvelusopimusasetuksen mu-kaan määrättyllä maantieteellisellä alueella tarjottavia yhdistettyjä liikennepalveluja, joiden osalta käytetään samaa tiedotuspalvelua, lippujärjestelmää ja aikataulua (vrt. integroitu joukkoliikennejärjestelmä).

Integroitu joukkoliikennejärjestelmä (integrerad kollektivtrafiksystem; integrated public transport system) on järjestelmä, jossa tietyn alueen joukkoliikenne suunnitellaan ja järjestetään kokonaisuutena, jossa ovat mukana kaikki alueen joukkoliikennetoimijat. Järjestelmään kuuluu mm. lippu- ja taksajärjestelmä, yhteinen maksujärjestelmä, yhteinen informaatio ja yhteen sovitettut aikataulut. Integroitu järjestelmä käsittää eri joukkoliikennemuodot (vrt. integroidut julkiset henkilöliikennepalvelut).

Joukkoliikenteen koontitietokanta (integrerad kollektivtrafikdatabas; integrated public transport data base) on tietokanta, johon on koottu kaikille avoimen joukkoliikenteen pysäkki-, reitti- ja aikataulutiedot.

Kausilippu (säsongbiljett, periodbiljett; season ticket, season pass) on henkilökohtainen tai haltijakohtainen, yleensä sähköinen, joukkoliikennelippu, joka oikeuttaa rajatomaan matkustukseen tietyllä alueella tietyinä aikana. Kausilippu voi olla esimerkiksi kuukausilippu tai vuosilippu.

Kertalippu (enkelbiljett, engångsbiljett; single ticket) on matkalippu, joka oikeuttaa yhteen vaihdolliseen tai vaihdottomaan matkaan joukkoliikenteen kulkuneuvossa.

Lippualusta (biljettplattform; ticket platform) on tietoväline, esimerkiksi sirukortti, joka ohjelmoidaan matkalipuksi.

Lippujärjestelmä (biljettsystem; ticket system) toteuttaa taksajärjestelmän periaatteet käytännössä määrittelemällä kullekin matkalle ja matkustajaryhmälle taksajärjestelmän mukaisesti hinnoitellun lipputuotteen. Lippujärjestelmä sisältää kuvauksen lippuotevalikoimasta, lippujen kelpoisuudesta, muodosta ja merkinnöistä sekä hintasuhteista.

Lippulaji (biljettslag; ticket category) kuvaa matkalipun toimintamallia. Eri lippulajeja ovat mm. kertalippu, sarjalippu, arvolippu ja kausilippu. Sarjalippu, arvolippu ja kausilippu ovat pääasiassa sähköiselle kortille ladattavia useamman matkan lippulajeja. Kertalippu oikeuttaa tavallisesti yhteen vaihdolliseen tai vaihdottomaan joukkoliikennematkaan. (Vrt. lippuote.)

Lippuote (biljettprodukt; ticket product) korvaa käsitteet lipputyyppi ja lippulaji (ks. lipputyyppi, lippulaji). Tietyn tyyppinen ja lajinen matkalippu (esimerkiksi koululaisen sarjalippu) muodostaa oman lipputuotteen.

Lipputyyppi (biljettyp, ticket type) luokittelee matkalipun sen käyttäjätyypin mukaan. Eri lipputyyppejä ovat normaalihintaisen lipun ohella mm. koululais- ja eläkeläisliput ja turistiliput. (Vrt. lippuote.)

Maksujärjestelmä (betalnings- och clearingsystem; fare collection and clearing system) on joukkoliikenteen taksa- ja lippujärjestelmän mukaisten lipputulojen keräyksestä ja lipputulojen sekä lippujen kautta kertyvien matkustukseen liittyvien tietojen hallinnoinnista vastaava tietotekninen järjestelmä. Laajimmillaan järjestelmään kuuluu lippujen ostopisteiden ja maksujen kontrollointiin (rahastukseen) liittyvien asema- ja ajoneuvolaitteiden toiminnan ohjaus ja lipputulojen selvittely sekä kokonaisuutta ja tietoturva hallitseva taustajärjestelmä tarvittavine tietoliikenneyhteyksineen.

Matkakortti (resekort; travel card) on sähköinen matkalippu. Matkakortti toimii sähköisenä lippualustana johon voidaan ladata haluttu lipputuote, esimerkiksi kausilippu tai arvolippu.

Matka.fi on joukkoliikenteen valtakunnallinen reittineuvontajärjestelmä.

NFC-teknologia (near field communication teknologi; near field communication technology) on radiotaajuuksia käyttävään tiedonsiirtoon perustuva hyvin lyhyillä etäisyyksillä toimiva etätunnistustekniikka. NFC-laite voi toimia sekä tunnisteena että lukijalaitteena.

Reitityspalvelu (reseplanerare; journey planner) eli reittineuvontajärjestelmä on matkustajille suunnattu sähköinen palvelu, jonka avulla matkustajat saavat joukkoliikennematkaansa liittyvät reitti- ja aikataulutiedot ovelta-ovelle, esimerkkinä HSL:n reittiopas (www.reittiopas.fi).

Sarjalippu (seriebiljett; multi ride ticket, serial ticket) on lipputyyppejä, joka oikeuttaa tiettyyn määrään matkoja. Sarjalippu voi olla sähköinen matkakortti, jolle ladataan tietty määrä matkoja tietylle matkustusvyöhykkeelle, esimerkiksi 40 matkaa joko kaupungin alueelle tai koko seudun alueelle käytettäväksi.

Selvittely, ks. clearing

SOA (Service oriented architecture) eli palvelukeskeinen arkkitehtuuri on ohjelmistotekniikassa avoimiin rajapintoihin perustuva arkkitehtuuritason suunnittelutapa, jolla eri tietojärjestelmien toiminnot ja prosessit on suunniteltu toimimaan itsenäisinä, avoimina ja joustavina palveluina. Avoimien rajapintojen avulla pyritään saamaan aikaan erilaisten tietojärjestelmien joustava ja järjestelmistä riippumaton vuorovaikutus.

Suljettu rahastusjärjestelmä (total biljettkontroll; full ticket control) tarkoittaa järjestelmää, jossa kaikkien matkustajien matkalippu kontrolloidaan joko liikennevälineeseen noustessa (ja joskus myös liikennevälineestä poistuttaessa) tai matkan aikana. Järjestelmä on käytössä esimerkiksi lentoliikenteessä (kontrolli liikennevälineeseen noustessa) ja rautateiden kaukoliikenteessä (Suomessa kontrolli matkan aikana).

Taksajärjestelmä (taxesystem; fare system) määrittelee matkalippujen hintojen muodostusperiaatteet.

Taksa- ja lippujärjestelmä (taxe- och avgiftssystem, tariffsystem; fare and ticket system) määrittelee alueella toimivan joukkoliikenteen lippujen hinnoitteluperiaatteet ja käytettävät lipputuotteet. Taksa- ja lippujärjestelmä liittyvät toisiinsa niin kiinteästi, että niitä yleensä käsitellään yhtenä kokonaisuutena.

Taustajärjestelmä (back-end-system; back-end system) sisältää sähköisen maksujärjestelmän toiminnalliset perusrakenteet ja tietoturvaratkaisut. Se ylläpitää järjestelmän käyttöä ja matkustusta koskevia tietoja ja ohjaa järjestelmän ydintoimintoja ja huolehtii eri osien välisestä tietoliikenteestä.

Tunnistepohjainen maksaminen (identifieringsbaserad betalning; identification based payment) on maksutapa, jossa maksuvälinettä (myös matkakorttia) käytetään vain matkustajan tunnistamiseen ja maksutapahtuma esimerkiksi luottokorttiveloitusta ja siihen liittyvä tietojen käsittely hoidetaan maksujärjestelmän taustajärjestelmässä.

VALLU (VALLU; VALLU) on valtakunnallinen tieliikennelupa- ja joukkoliikenteen suunnittelujärjestelmä, joka on osa liikenneviraston ylläpitämää joukkoliikenteen koontitietokantaa.

Varikkojärjestelmä (depåsystem; depot system) tarkoittaa joukkoliikenteen kaluston säilytys- ja huoltopaikkojen muodostamaa kokonaisuutta, johon usein liittyy henkilökunnan sosiaalitiloja ja toimistotiloja.

Vyöhyketaksa (zontaxa; zonal fare system) on taksajärjestelmä, jossa matkan hinta määräytyy matkan lähtö- ja päättymispaikan sijaintivyöhykkeiden perusteella.

Yhteiskäyttöinen maksujärjestelmä (sambruk av betalnings- och clearingsystem; shared fare collection and clearing system) on useilla eri joukkoliikenteen toimivaltaisten viranomaisten ja liikennöitsijöiden vastuulla olevilla liikenteen hoitoalueilla, laajimmillaan valtakunnallisesti, käytössä oleva maksujärjestelmä, jossa matkan maksamiseen voidaan käyttää samoja maksuvälineitä joukkoliikenneliikennemuodosta ja alueesta riippumatta. Yhteiskäyttöisyys edellyttää eri alueilta joko yhteistä maksujärjestelmää tai yhteen sovitettuja maksujärjestelmiä.

Yhteistaksa (gemensam taxa; joint fare) on tietyn alueen joukkoliikenteen harjoittajien käyttämä yhteinen tariffijärjestelmä, johon käytännössä liittyy myös yhteinen maksujärjestelmä.

4.4 Maksu- ja informaatiojärjestelmiin liittyvää materiaalia

Aalto P., Järviluoma N., Holm M., Bäckström J., Jylhä-Ollila E. ja Heikkinen V: (2012). Selvitys kaupunkiseutujen joukkoliikenteen lippu- ja maksujärjestelmistä. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 28/2012.

Bäckström J., Kanerva O., Lähesmaa J. ja Telaranta J. (2012). Joukkoliikenteen tietojärjestelmät. Esiselvitys. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 32/2012.

Weiste H. (2013). Maaseudun lippu- ja maksujärjestelmät. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 5/2013

5 Hankintamenettelyt ja kilpailuttaminen

5.1 Hankintamenettelyjen yleiskuvaus

Palvelusopimusasetuksella (luku 1) säädetään sekä maanteiden että rautateiden julkisen henkilöliikenteen (luku 1) palveluhankintoja koskevien sopimusten tekemisestä. Julkista tukea voidaan maksaa ja yksinoikeuksia myöntää vain palvelusopimusasetuksen mukaisesti järjestetyille liikenteelle. Poikkeuksena ovat kuntien lakisääteiset kuljetukset (luku 2), joissa noudatetaan ainoastaan lakia julkisista hankinnoista. Palvelusopimusasetuksen mukaisissa palveluhankinnoissa käytettävät hankintamenettelyt on määritellyt joukkoliikennelaissa (13.11.2009/869) (luku 1) sekä julkisia hankintoja koskevassa laissa eli niin sanotussa hankintalaissa (30.3.2007/348). HSL soveltaa omassa toiminnassaan erityisalojen hankintalakia, eli lakia vesi- ja energiahuollon, liikenteen ja postipalvelujen alalla toimivien yksiköiden hankinnoista (30.3.2007/349).

Palvelusopimusasetus ei rajoita eikä muuta EU:n hankintadirektiivien tai kansallisen hankintalainsäädännön soveltamista. Siten joukkoliikennettä koskevat hankintasopimukset on tehtävä hankintadirektiivien ja hankintalakien mukaisesti, jos sopimukset eivät ole käyttöoikeussopimuksia (luku 2). Käyttöoikeussopimuksissa sovelletaan ainoastaan palvelusopimusasetusta ja joukkoliikennelakia. Käyttöoikeussopimuksista ja hankintalain mukaisista sopimuksista voidaan käyttää yhteistä nimitystä liikennöintisopimus (luku 2).

Ainoastaan toimivaltaiset viranomaiset (luku 1) voivat käyttää palvelusopimusasetuksen mukaisia hankintamenettelyjä ja tehdä käyttöoikeussopimuksia. Hankintalain mukaisia menettelyjä käyttävät muut hankintayksiköt kuten tavalliset kunnat sekä toimivaltaiset viranomaiset hankkiessaan liikennepalveluita bruttomallilla (luku 2).

Julkiset hankinnat on aina kilpailutettava, jos hankinnan **kynnysarvo** ylittyy. Palvelusopimusasetuksessa määritellyt kynnysarvot ovat miljoona euroa tai 300 000 kilometriä vuodessa. Pienille ja keskisuurille yrityksille, joilla on käytössään enintään 23 ajoneuvoa, edellä mainitut kynnysarvot ovat kaksinkertaiset. Hankintalaissa määritetty kynnysarvo on 30 000 euroa ja erityisalojen hankintalaissa palveluhankintojen kynnysarvo on 387 000 euroa. Kynnysarvojen alle jääviin niin sanottuihin pienhankintoihin ei sovelleta hankintalakia. Hankintaa ei kuitenkaan saa keinotekoisesti jakaa osiin kynnysarvon alittamiseksi.

Hankintalain mukaan **hankintayksikön** on käytettävä hyväksi olemassa olevat kilpailuosuhteet, kohdeltava hankintamenettelyn osallistujia tasapuolisesti ja syrjimättä sekä toimittava avoimesti ja suhteellisuuden vaatimukset huomioon ottaen. Suhteellisuudella tarkoitetaan, että hankintaa koskevat vaatimukset asetetaan niin, että ne ovat sopivassa suhteessa päämäärän kanssa eli asetettavien vaatimusten tulee olla kohtuullisia. Hankinnat on toteutettava käyttämällä jotain seuraavista hankintamenettelyistä:

- **avoin menettely**
- **rajoitettu menettely**
- **neuvottelumenettely**
- **kilpailullinen neuvottelumenettely**

- **suorahankinta**
- puitejärjestely
- suunnittelukilpailu.

Näistä joukkoliikenteen hankinnoissa ovat tällä hetkellä käytössä avoin menettely, rajoitettu menettely ja poikkeustapauksissa suorahankinta. Hankintalain mukaan hankinnassa on käytettävä ensisijaisesti avointa tai rajoitettua menettelyä. Muita hankintamenettelyitä voidaan käyttää erikseen määritellyin edellytyksin.

Hankintamenettelyistä avoin menettely, rajoitettu menettely, neuvottelumenettely ja kilpailullinen neuvottelumenettely edellyttävät hankinnan kilpailuttamista. Kilpailu joukkoliikennetuotannosta on kilpailua liikenteenhoitourakoista. Tällöin tarvitaan liikennettä järjestävä ja kilpailuttava osapuoli eli tilaaja, joka vastaa siitä kokonaisuudesta, jonka tarjouskilpailun voittaneet **liikenteenharjoittajat** sopimuskauden aikana toteuttavat.

Kilpailuttaminen tarkoittaa käytännössä, että toimivaltainen viranomainen järjestää liikenteenhoitourakasta **tarjouskilpailun**. Siinä tarjousten joukosta valitaan halvin tai **kokonaistaloudellisesti edullisin**. Tarjouskilpailu voidaan järjestää **yksivaiheisena** tai **kaksivaiheisena**. Yksivaiheisessa menettelyssä kaikki liikenteenharjoittajat voivat tehdä tarjouksen kun taas kaksivaiheisessa menettelyssä kaikki voivat tehdä osallistumishakemuksen, jonka pohjalta valitaan ne, jotka seuraavassa vaiheessa voivat tehdä tarjouksen.

Tarjouskilpailu voidaan myös järjestää **ranskalaisena urakkana**. Siinä urakkahinta on annettu tarjouspyynnössä ja tarjoajan tulee kuvata tarjouksessaan, mitä hän on tällä summalla valmis tuottamaan.

Toimivaltaiset viranomaiset voivat jatkaa päättymässä olevaa liikennöintisopimusta saman liikennöitsijän kanssa määrääjäksi ilman tarjouskilpailua tekemällä **lisätilauksen**, jos lisätilaus vastaa aikaisemmin yksivaiheista tai kaksivaiheista menettelyä käyttäen tehtyä hankintaa, lisätilauksesta on mainittu hankintailmoituksessa (**optio**) ja muut laissa määritellyt lisätilauksen ehdot täyttyvät.

5.2 Hankintamenettelyihin ja kilpailuttamiseen liittyvä sanasto

Avoin menettely (öppet förfarande; open procedure) on hankintamenettely, jossa hankintayksikkö julkaisee hankinnasta hankintailmoituksen, ja jossa kaikki halukkaat toimittajat voivat tehdä tarjouksen. Hankintailmoituksen julkaisemisen jälkeen tarjouspyyntö voidaan lisäksi lähettää suoraan sellaisille toimittajille, joilta halutaan tarjous. Avointa menettelyä käytettäessä hankintayksikkö ei voi ennalta rajata niiden toimittajien määrää joille tarjouspyyntö lähetetään. Tarjoajien soveltuvuuden arviointi tehdään vasta menettelyn myöhemmässä vaiheessa.

Hankintayksikkö (upphandlande enhet; contracting entity) on toimija, joka on hankinnoissaan velvollinen noudattamaan hankintalakia. Yleisesti tällaisia ovat:

- valtion keskus-, alue ja paikallishallinnon viranomaiset sekä valtion liikelaitokset

- kunnat toimielimineen
- kuntayhtymät ja muut ylikunnalliset toimielimet
- kirkot ja seurakunnat
- julkisoikeudelliset laitokset (esim. kunnalliset osakeyhtiöt).

Mikä tahansa hankinnan tekijä on hankintalain tarkoittama hankintayksikkö, jos se on saanut hankinnan tekemistä varten tukea yli puolet hankinnan arvosta joltakin edellä mainitulta hankintayksiköltä. Joukkoliikennettä koskevissa hankinnoissa toimivaltainen viranomainen tai kunta on hankintayksikkö.

Kaksivaiheinen menettely (anbudsförfarande i två steg; two-phased tendering procedure) tarkoittaa tarjouskilpailua, jossa kaikki liikenteenharjoittajat voivat tehdä osallistumishakemuksen, jonka jälkeen toimivaltainen viranomainen valitsee osallistumisilmoituksen tehneistä ne, jotka voivat menettelyn seuraavassa vaiheessa tehdä tarjouksen. Kaksivaiheinen menettely voidaan toteuttaa myös siten, että tilaaja valitsee tarjousten perusteella ensin 2–4 parhaaksi arvioimaansa liikennöintisuunnitelmaa, jotka jättäneiden liikenteenharjoittajien kanssa käydään neuvottelu liikennöintisuunnitelman kehittämiseksi tilaajan haluamaan suuntaan. Tämän jälkeen kukin liikenteenharjoittaja jättää parannettua liikennöintisuunnitelmaa koskevan uuden hinnan, jonka perusteella laaditaan tarjousten kokonaistaloudellinen arviointi.

Kilpailullinen neuvottelumenettely (konkurrenspräglad dialog; competitive negotiation procedure) tarkoittaa hankintamenettelyä, jossa hankintayksikkö julkaisee hankinnasta hankintailmoituksen ja johon kaikki toimittajat voivat pyytää saada osallistua. Tämän jälkeen hankintayksikkö neuvottelee menettelyyn hyväksytyjen ehdokaiden kanssa löytääkseen ratkaisun, joka vastaa sen tarpeita, ja jonka perusteella valittuja ehdokkaita pyydetään tekemään tarjouksensa.

Kilpailullisen neuvottelumenettelyn käyttö edellyttää aina hankintalaissa esitettyä perustetta. Sitä voidaan käyttää erityisen monimutkaisessa hankinnassa, jossa valintaperusteena on kokonaistaloudellinen edullisuus, tai jossa hankintayksikkö ei pysty riittävästi ennalta määrittelemään hankinnan oikeudellisia, rahoituksellisia tai taloudellisia ehtoja.

Kokonaistaloudellinen edullisuus (totalekonomisk fördelaktighet; the most economically advantageous tender) on julkisissa hankinnoissa yleisesti käytetty valintaperuste, jossa hinnan ohella arvioidaan myös tarjouksen muuta sisältöä ennalta ilmoitettujen kriteerien perusteella. Kokonaistaloudellisesti edullisimman tarjouksen vertailuperusteina voidaan käyttää esimerkiksi tarjotun palvelun laatua, kaluston laatua, esteettömyyttä, palvelun integrointia, hintaa, tarjonnan määrää, matkustajahintoja, ympäristöystävällisyyttä tai ympäristövaatimusten täyttymistä. Käytettäessä valintaperusteena kokonaistaloudellista edullisuutta vertailuperusteet ja niiden suhteellinen painotus on ilmoitettava hankintailmoituksessa tai tarjouspyyntöasiakirjoissa. Jos vertailuperusteiden suhteellisen painotuksen ilmaiseminen ei ole perustellusti mahdollista, vertailuperusteet on ilmoitettava tärkeysjärjestyksessä.

Kynnysarvo (tröskelvärde; threshold value) tarkoittaa yksittäisen hankinnan suurinta mahdollista ennakoitua arvoa. Ennakoidun arvon perusteella määräytyy se, sovelletaanko hankintaan hankintalakia ja onko hankinta kilpailutettava. Kynnysarvojen alle jääviin niin sanottuihin pienhankintoihin ei sovelleta hankintalakia. Palvelusopimusasetuksessa määritellyt kynnysarvot ovat miljoona euroa vuodessa tai 300 000 kilometriä vuodessa. Pienille ja keskisuurille yrityksille, joilla on käytössään enintään

23 ajoneuvoa, edellä mainitut kynnysarvot ovat kaksinkertaiset. Hankintalaissa määritetty kynnysarvo on 30 000 euroa ja erityisalojen hankintalaissa 387 000 euroa.

Lisätilaus (tilläggsbeställning; additional ordering) on menettely, jossa toimivaltainen viranomainen voi tehdä suoraan hankintana lisätilauksen, jos lisätilaus vastaa aikaisemmin yksivaiheista tai kaksivaiheista menettelyä käyttäen tehtyä hankintaa. Edellytyksenä on, että alkuperäistä hankintaa koskevassa hankintailmoituksessa on mainittu mahdollisesta myöhemmästä ilman tarjouskilpailua tehtävästä lisätilauksesta (ns. optio) ja että lisäpalvelun kokonaisarvo on enintään 50 prosenttia alkuperäisen hankinnan arvosta. Käyttöoikeussopimuksissa sopimuksen pituus lisätilauksen aika huomioon ottaen ei saa ylittää palvelusopimusasetuksessa säädettyä enimmäisaikaa, joka linja-autoliikenteessä on kymmenen vuotta ja rautatieliikenteessä sekä muussa raideliikenteessä 15 vuotta.

Liikenteenharjoittaja (trafikidkare, kollektivtrafikföretag; transport service provider) tarkoittaa organisaatiota (esimerkiksi yritys tai toimivaltaisen viranomaisen sisäinen liikenteenharjoittaja), joka tuottaa tai tarjoaa julkisia liikennepalveluja.

Neuvottelumenettely (förhandlat förfarande; negotiated procedure) on menettely, jossa hankintayksikkö julkaisee hankinnasta ilmoituksen jonka perusteella kaikki halukkaat toimittajat voivat tehdä osallistumishakemuksen. Tämän jälkeen hankintayksikkö valitsee ne ehdokkaat, joiden kanssa se neuvottelee hankintasopimuksen ehdoista. Neuvottelumenettelyssä ehdokkaita tulee kutsua vähintään kolme, edellyttäen että soveltuvia ehdokkaita on riittävä määrä.

Neuvottelumenettelyn käyttö edellyttää aina hankintalaissa esitettyä perustetta. Tällainen on esimerkiksi tilanne, jossa avoimessa menettelyssä, rajoitetussa menettelyssä tai kilpailullisessa neuvottelumenettelyssä on saatu tarjouksia, jotka eivät sisällöltään vastaa tarjouspyyntöä. Neuvottelumenettely voidaan valita myös hankinnassa, jonka luonne ei poikkeuksellisesti mahdollista etukäteistä kokonaishinnoittelua tai johon liittyvät riskit eivät poikkeuksellisesti mahdollista etukäteistä kokonaishinnoittelua.

Optio (option; option) tarkoittaa hankintalaissa mahdollisuutta lisätilausten tekemiseen alkuperäiseltä sopimuskumppanilta ilman kilpailutusta laissa säädettyjen edellytysten täyttyessä (ks. lisätilaus).

Rajoitettu menettely (selektivt förfarande; restricted procedure) on menettely, jossa hankintayksikkö julkaisee hankinnasta hankintailmoituksen ja johon halukkaat toimittajat voivat pyytää saada osallistua. Hankintayksikkö valitsee osallistumishakemuksen jättäneiden joukosta ne toimittajat, joille se toimittaa tarjouspyyntöasiakirjat ja jotka voivat antaa tarjouksen. Tarjoajia on kutsuttava rajoitetussa menettelyssä vähintään viisi, jos soveliaita tarjoajia on riittävästi.

Ranskalainen urakka tarkoittaa tarjouskilpailua, jossa urakkahinta on annettu tarjouspyynnössä ja tarjoajan tulee kuvata tarjouksessaan, mitä hän tällä summalla on valmis toimittamaan. Ranskalaisen urakkamallin etuna perinteiseen tarjoajan tekemään hinnoitteluun nähden on varmuus siitä, että tavoiteltu kustannustaso ei ylity. Haittapuolena voi vastaavasti olla, että kilpailun kohteena oleva palvelu ei vastaa tilaajan odottamaa tasoa. Joukkoliikenteessä ranskalaista urakkaa on käytetty käyttöoikeussopimusten kilpailuttamisessa. Tarjousten vertailu perustuu tällöin pelkästään

laadullisten tekijöiden kuten liikennöintisuunnitelman laadun sekä mahdollisesti tarjotun ajokaluston vertailuun.

Suorahankinta (direktupphandling; direct contracting) on menettely, jossa hankintayksikkö julkaisematta hankintailmoitusta valitsee menettelyyn mukaan yhden tai useamman toimittajan, jonka kanssa neuvottelee sopimuksen ehdoista. Suorahankinta on mahdollista muun muassa silloin kun vain tietty toimittaja pystyy toteuttamaan hankinnan tai kun ennalta arvaamattoman syyn aiheuttaman kiireen vuoksi hankintaa ei ehditä kilpailuttaa. Vastaavasti aikaisempaa hankintaa täydentävä lisätilaus on laissa mainituin edellytyksin mahdollista ilman kilpailutusta.

Tarjouskilpailu (anbudsförfarande; competitive tendering) on prosessi, jossa tarjousten joukosta valitaan halvin tai kokonaistaloudellisesti edullisin. Tarjouskilpailu alkaa kun toimivaltainen viranomainen julkaisee tarjouspyynnön eli tiedot tarjouskilpailusta ja päättyy hankintasopimuksen tekemiseen. Tarjouskilpailu voidaan toteuttaa yksitai kaksivaiheisena tai ranskalaisena urakkana.

Yksivaiheinen menettely (anbudsförfarande i ett steg; one-phased tendering procedure) on tarjouskilpailu, jossa kaikki liikenteenharjoittajat voivat tehdä tarjouksen. Tällöin oletetaan, että liikenteenharjoittajan liikennöintisuunnitelma, liikennöinnin hinta sekä muut tarjouksessa esitetyt asiat toteutuvat sellaisenaan. Yksivaiheinen menettely sopii sellaisiin kohteisiin, joissa liikennettä voidaan tarjouspyynnön pohjalta muuttaa vain vähän eikä neuvottelumenettelyllä voida olettaa saatavan merkittävästi parempaa lopputulosta. Myös käytettävissä olevan ajan vähäisyys voi puoltaa yksivaiheisen menettelyn käyttöä.

5.3 Hankintamenettelyihin ja kilpailuttamiseen liittyvää materiaalia

Aalto P., Airaksinen S., Anttila T., Kantola T., Rantala A. (2012). Käyttöoikeussopimus Tampereen seudun joukkoliikenteessä. Liikennevirasto 2012.

Joukkoliikennelaki (13.11.2009/869).

Laki julkisista hankinnoista (30.3.2007/348).

Laki vesi- ja energiahuollon, liikenteen ja postipalvelujen alalla toimivien yksiköiden hankinnoista (30.3.2007/349).

Suomen Kuntaliitto, työ- ja elinkeinoministeriö. Julkisten hankintojen neuvontayksikkö. www.hankinnat.fi.

6 Julkisen liikenteen rahoitus

6.1 Rahoitus vuonna 2011

Julkisen liikenteen (luku 1) liikevaihto oli Suomessa vuonna 2011 noin 2,93 miljardia euroa. Tästä linja-autoliikenteen osuus oli noin 1,20 miljardia, junaliikenteen 0,42 miljardia ja lentoliikenteen 0,22 miljardia sekä muun joukkoliikenteen 0,08 miljardia. Loppuosa liikevaihdosta kertyy taksiliikenteestä. Liikevaihdosta noin 0,52 miljardia kertyi suurten kaupunkien (Tampere, Turku, Oulu) ja HSL-alueen joukkoliikenteestä. Liikevaihto sisältää markkinaehtoisen liikenteen (luku 1) ja siihen liittyvien toimintojen tulojen ohella valtion ja kuntien henkilöliikenteen rahoituksen, joka oli vuonna 2011 0,97 miljardia euroa, josta tilausliikenteen osuus oli 0,41 miljardia.

Julkisen liikenteen julkinen kokonaisrahoitus muodostui vuoden 2011 tilanteessa kahdesta osasta, **suorasta rahoituksesta** eli valtion ja kuntien liikennepalveluiden ostoista, sopimusliikenteen alijäämien korvauksista ja taksa-alennusten ostoista (lippurahoituksesta) sekä **matkakustannusten korvauksista**, joita ovat valtion ja kuntien maksamat koulu- ja opiskelumatkat, sosiaalihuollon kuljetukset ja kuljetuspalvelut sekä sairaanhoitoon ja kuntoutukseen liittyvät matkat. Julkisen rahoituksen jakautuminen valtion ja kuntien kesken ilmenee taulukosta 1, jossa valtion rahoitus sisältää sekä **joukkoliikenteen valtionavustukset** että muun lainsäädännön perusteella maksettavat tuet ja korvaukset.

Taulukko 1. Julkisen liikenteen julkinen rahoitus (miljoonaa euroa) vuonna 2011 (Liikenneviraston tilastoja 2/2013).

Suora rahoitus			Matkakustannusten korvaukset			Julkinen rahoitus yhteensä		
Valtio	Kunnat	Yhteensä	Valtio	Kunnat	Yhteensä	Valtio	Kunnat	Yhteensä
100,6	270,2	370,8	205,9	396,4	602,3	306,5	666,6	973,1

Matkakustannusten korvaukset perustuvat valtion osalta velvoittaviin erillislakeihin ja niitä ovat mm. sairausvakuutuslain mukaiset matkakustannusten korvaukset sekä Kelan korvaama keskiasteen oppilaiden koulumatkatuki. Valtio korvaa myös varusmiesten lomamatkoja. Kuntien matkakustannusten korvaukset sisältävät mm. koululaislippujen korvauksen sekä sosiaalihuollon mukaisia matkakustannusten korvauksia. Osa kuntien maksamista matkakustannusten korvauksista on vapaaehtoisia.

Julkisesti tuotettujen henkilöliikennepalveluiden rahoitus on hajaantunut monelle viranomaistaholle. Maksajina ovat valtion eri ministeriöt, kuntien eri toimialat ja Kansaneläkelaitos. Kuntien rahoitus (miljoonaa euroa) eri tehtäviin jakautui vuonna 2011 seuraavasti:

Joukkoliikenteen tuki	282,0
Opetustoimen kuljetukset	140,0
Vammaispalvelulain mukaiset kuljetukset	125,0
Sosiaalihuoltolain mukaiset kuljetukset	25,0
Terveystieteiden kuljetukset	20,0
Yhteensä	592,0

Kelan rahoitus vuonna 2011 oli 316,0 miljoonaa euroa, josta sairausvakuutuslain mukaisesti rahoitettavien matkojen osuus oli 274,0 miljoonaa ja toisen asteen koulumatkatuen osuus 42,0 miljoonaa.

Edellä mainitusta noin yhden miljardin euron suuruudesta julkisesta henkilöliikenteen rahoituksesta kuntien matkakorvaukset olivat noin 41 %, kuntien suora joukkoliikennerahoitus noin 28 %, valtion matkakorvaukset 21 % ja valtion suora rahoitus noin 10 %. Valtion osuus koko summasta on siten noin 31 % ja kuntien 69 %.

6.2 Julkisen rahoituksen kehittäminen

Julkisen henkilöliikenteen (luku 1) tuki on kokonaisuudessaan yli kaksinkertaistunut vuodesta 1997 (468 miljoonaa) vuoteen 2011, jolloin se oli 973 miljoonaa euroa. Kasvu on ollut voimakasta erityisesti matkakustannusten korvauksissa ja kuntien suorassa joukkoliikennerahoituksessa. Palvelusopimusasetuksen (luku 1) ja joukkoliikennelain (luku 1) myötä joukkoliikenteen järjestämistavat muuttuvat. Tämä aiheuttaa muutostarvetta myös julkisen rahoituksen suuntaamiseen ja toimintamalleihin. Samalla on tarvetta parantaa julkisen liikenteen rahoituksen tehokkuutta kokoamalla kaikki julkinen rahoitus yhteen ja muuttamalla se yhteiskäyttöiseksi (**yhteiskäyttöisen rahoitus**).

Selvitysmies Juhani Paajanen on esittänyt (Liikenne- ja viestintäministeriö, Julkaisuja 11/2013) joukkoliikenteen ja muun tuetun henkilöliikenteen tarkastelemista yhtenä **henkilölogistiikan** järjestelmänä. Selvitysmiehen mukaan henkilölogistiikan toiminnot tulee keskittää joukkoliikennelain määrittelemille toimivaltaisille viranomaisille (luku 1), joiden tulisi perustaa **logistiikkayksiköjä** vastaamaan niin joukkoliikenteen, sosiaalitoimen kuin sivistystoimen henkilökuljetusten ja kuljetusten tilauspalvelujen hankinnoista. Myös Kelan korvaamat kuljetukset tulisi integroida kiinteästi logistiikkayksiköiden toimintaan nimeämällä näille kuljetuksille selkeä järjestämis- ja tilaajataho terveydenhuollon sektorissa. Tehokkaan henkilölogistiikan luominen edellyttää eri viranomaisten yhteistyötä ja yhteistyövelvoite tulisi selvitysmiehen mukaan kirjata kutakin rahoittajaa koskevaan lainsäädäntöön.

Koordinoidut kuljetukset edellyttävät tehokasta tilauspalvelua ja **matkojen yhdistelyä** niin, että myös eri rahoittajatahojen kuljetustarpeita yhdistellään samoihin kuljetuksiin (rahoituksen yhteiskäyttöisyys). Tässä voidaan hyödyntää **matkapalvelukusten** toiminnasta saatuja kokemuksia. Selvitysmies esittää myös, että valtion henkilöliikennerahoitus kohdennetaan yhdelle hallinnonalalle koordinoinnin ja kustannustehokkuuden varmistamiseksi.

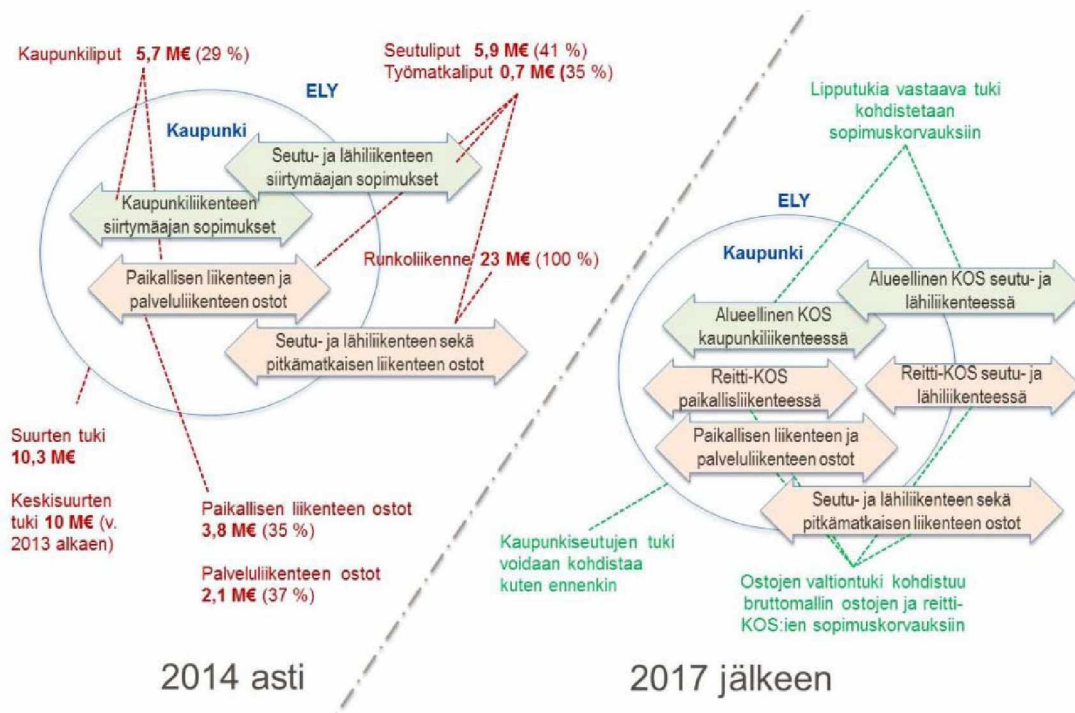
Liikenne- ja viestintäministeriön asettama Joukkoliikenteen rahoitustyöryhmä tukee omassa raportissaan (Liikenne- ja viestintäministeriö, Julkaisuja 12/2013) henkilökuljetusrahoituksen yhteiskäyttöisyyttä. Palvelusopimusasetuksen ja joukkoliikennelain mukainen liikenteen järjestämistapa muuttaa myös valtion tukikäytäntöä. Tätä on havainnollistettu kuvassa 7.

Joukkoliikenteen kehittämisen pääasiallisten tavoitteiden perusteella valtion rahoitus on edellä mainitun työryhmän esityksessä ehdotettu jaettavaksi alla mainittuihin kolmeen luokkaan. Luokkien yhteydessä on suluissa mainittu työryhmän arvio kuhunkin luokkaan ohjautuvasta valtion ja kuntien rahoituksesta miljoonina euroina.

1. Joukkoliikenteen kysynnän lisääminen (23 + 197)
2. Joukkoliikenteen kysynnän ylläpitäminen (12 + 30)
3. Julkisen liikenteen palvelujen turvaaminen (58 + 43).

Kysynnän lisääminen koskee suuria kaupunkiseutuja eli HSL-aluetta ja Tampereen, Turun ja Oulun joukkoliikenneviranomaisten toimialueita sekä 9 näihin läheisesti liittyvää kuntaa (yhteensä 37 kuntaa). Kysynnän ylläpitämiseen tähtäävä rahoitus kohdistetaan muiden seudullisten kunnallisten viranomaisten toimivalta-alueeseen ja kunnallisten joukkoliikenneviranomaisten alueisiin (yhteensä 43 kuntaa). Peruspalvelutason piiriin jää siten 240 kuntaa, jotka ovat ELY-keskusten toimialueella. Ehdotuksessa uudessa järjestelmässä on tarkoitus parantaa rahoituksen vaikuttavuutta ja myös seurata vaikutuksia toimivalta-alueittain.

Tarkoituksena on siis jatkossa käsitellä kaikkea valtion julkista tukea henkilöliikenteelle keskitetysti ja kaikki henkilöliikenteen tuki olisi yhteiskäyttöistä. Tämä edellyttää muutoksia sekä valtion että kuntien budjettikäytännöissä, henkilöliikenteen suunnittelun ja hoidon organisoitumisessa ja lainsäädännössä.



Kuva 7. Periaatekuva liikenteen järjestämistapojen vaikutuksesta alueellisen joukkoliikenteen tukien kohdistumiseen. (lähde: Liikenne- ja viestintäministeriö, Julkaisuja 12/2013)

6.3 Julkisen liikenteen rahoitukseen liittyvä sanasto

Joukkoliikenteen valtionavustus (statsunderstöd för kollektivtrafik; state subsidy to public transport) on joukkoliikenteen valtionavustusasetuksen (267/2013) mukaisesti myönnetty valtionavustus, joka perustuu valtion talousarviossa olevaan määrärahaan (vrt. valtionavustus), jota liikenne- ja viestintäministeriö hallinnoi. Joukkoliikenteen valtion-avustusta voidaan asetuksen mukaan myöntää palvelusopimusasetuksen mukaisen liikenteen järjestämiseen, matkalippujen hinnanalennuksiin ja hintavelvoitteiden korvaamiseen, joukkoliikenteen kehityshankkeisiin, joukkoliikenteen tutkimus- ja suunnitteluhankkeisiin, suurten kaupunkiseutujen joukkoliikenteen palvelutason parantamiseen ja kehittämiseen, keskisuurten kaupunkiseutujen joukkoliikenteen palvelutason parantamiseen, kehittämiseen ja ylläpitämiseen sekä liikkumisen ohjaukseen. Asetuksessa mahdolliset valtionavustuskohteet on määritetty yksityiskohtaisesti ja avustettavien kohteiden on täytettävä asetuksen mukaiset ehdot. Avustusta voidaan useimmissa tapauksissa maksaa korkeintaan 50 % hyväksyttävistä kustannuksista.

Henkilölogistiikka (passagerarlogistik; passenger logistics) tarkoittaa erityisesti julkisen vallan rahoittamien henkilö-kuljetusten yhteistä suunnittelua ja järjestämistä kuljetusten hoitamiseksi taloudellisesti ja tehokkaasti kuljetuksen maksajatahosta riippumatta.

Logistiikkayksikkö (logistisk enhet; logistics unit) tarkoittaa henkilölogistiikan suunnittelusta ja toteutuksesta toimialueellaan vastaavaa kunnallista tai valtiollista organisaatiota (ks. henkilölogistiikka).

Matkakustannusten korvaus (reskostnadsersättning; reimbursement of travel costs) tarkoittaa julkisen liikenteen rahoitus- ja tilastotarkasteluissa tiettyjen erityisryhmien matkoistaan lakisääteisesti saamien julkisen vallan maksamien korvausten ja tukien kustannuksia. Esimerkkeinä tästä ovat varusmiesten lomamatkojen ja kuntien sosiaalitoimen piiriin kuuluvien lakisääteisten kuljetusten kustannukset.

Matkapalvelukeskus (reseservicecentral; travel service centre) tarkoittaa palvelupistettä, joka ottaa vastaan kuljetus-tilauksia, yhdistelee asiakkaiden matkoja matkaketjuiksi, suunnittelee kuljetusreittejä, tilaa tarvittavat kuljetukset ja ohjaa tarvittaessa asiakkaan käyttämään soveltuvaa joukkoliikenneyhteyttä.

Matkojen yhdistely (samordning av resor; trip pooling, ride pooling) tarkoittaa asiakkaiden matkustustarpeiden (ajankohta, lähtö- ja määräpaikat, erityistarpeet) yhdistelyä siten, että useita matkoja voidaan yhdistää yhteiseen kuljetukseen tuottamatta yksittäiselle asiakkaalle kohtuutonta haittaa. Tavoitteena on, että yhdistely olisi mahdollista myös tilanteissa, joissa tarvittavan kuljetuksen rahoittajatahot ovat eri viranomaisia (ks. yhteiskäyttöinen rahoitus).

Suora rahoitus (direktfinansiering; direct financing) tarkoittaa tilastoinnissa valtion ja kuntien liikennepalveluiden ostoja, sopimusliikenteen alijäämien korvauksia ja hintavelvoitteiden korvauksia.

Valtionavustus (statsunderstöd; state subsidy) tarkoittaa valtionavustuslain (688/2001) mukaan tuen luontoista valtion rahoitusta tietyn toiminnan tai hankkeen avustamiseksi (ks. joukkoliikenteen valtionavustus).

Yhteiskäyttöinen rahoitus (samfinansiering; cooperative financing, joint financing) tarkoittaa julkisesti tuetun henkilöliikenteen rahoittajien rahoituksen käyttöä yhteistyössä siten, että tarvittavat kuljetukset voidaan suunnitella ja järjestää kokonaisuutena riippumatta kuljetuksen rahoituslähteestä, rahoituksen perusteista tai kuljetuksen järjestäjästä. Samaa kuljetuspalvelua käyttävien matkustajien matkan rahoitus voi siten tulla eri lähteistä ja asiakashinta vaihdella matkustajan rahoitustahon mukaan.

6.4 Julkisen liikenteen rahoitukseen liittyvää materiaalia

Liikenne- ja viestintäministeriö (2013). Joukkoliikenteen rahoitus. Työryhmän raportti. Liikenne- ja viestintäministeriö, Julkaisuja 12/2013. 42 s.

Liikennevirasto (2013). Julkisen liikenteen suoritetilasto 2011. Liikenneviraston tilastoja 2/2013. 64 s.

Paajanen, J. (2013). Julkisesti tuettujen henkilökuljetusten rahoituksen ja toimintatapojen kehittäminen. Liikenne- ja viestintäministeriö, Julkaisuja 11/2013. 36 s.

Valtionavustuslaki 688/2001.

Valtioneuvoston asetus joukkoliikenteen valtionavustuksista. 267/2013.

7 Tilastointi ja tunnusluvut

7.1 Tilastoinnin tavoite ja sisältö

Julkisen liikenteen suoritetilastoinnin tarkoituksena on tuottaa liikennepoliittista päätöksentekoa tukevaa tietoa kotimaan julkisen henkilöliikenteen tarjonnasta ja kysynnästä sekä julkisen vallan eli valtion ja kuntien julkiseen liikenteeseen liittyvästä rahoituksesta. Tilastointi koskee vain kotimaan liikennettä vesiliikennettä lukuun ottamatta. Mukana ovat siten rautatie-, raitiovaunu, metro-, linja-auto-, taksi- ja lentoliikenne sekä vesiliikenteestä Suomenlinnan lautta. Yksityinen linja-autoliikenne ei ole mukana tilastoissa.

Julkista liikennettä tarkastellaan suoritetilastoinnissa ensisijaisesti liikenteen tarkoituksen perusteella ja toissijaisesti kulkumuodon mukaan. **Liikennetyypillä** kuvataan liikenteen luonnetta ja **liikennemuodolla** kulkumuotoa. **Kulikutapaosuus** kertoo kuinka suuri osuus matkoista ja suoritteista tehdään milläkin suoritustavalla.

Tilastoinnissa käytettyjä liikennetyyppejä ovat esimerkiksi **kaukoliikenne** (luku 3), **paikallisliikenne**, **palveluliikenne** (luku 1), **tilausliikenne** (luku 1), **lähi- ja seutuliikenne** ja **kutsujoukkoliikenne** (luku 1). Tilausliikennettä suoritetaan tilauksesta tilaajan määrittelemällä tavalla, tästä esimerkkinä ovat taksit ja **koulukuljetukset** (luku 1).

Julkisen liikenteen suoritetilastointiin kuuluvat liikennemuodot jaetaan rautatie-, raitiovaunu-, metro-, linja-auto-, **taksi-** ja lentoliikenteeksi. Julkisten liikennemuotojen ulkopuolelle rajautuu vesiliikenne (poikkeuksena rajauksesta on Suomenlinnan lauttaliikenne), henkilöautoliikenne sekä yksityiset ei ammattimaiset henkilökuljetukset.

7.2 Julkisen liikenteen kokonaiskuljetuskyky

Julkisen liikenteen kokonaiskuljetuskykyä eli kapasiteettia mitataan tilastoissa yleensä kaluston määrällä ja kaluston paikkamäärällä. Kokonaiskapasiteetti määritetään liikennemuodoittain kuvaamaan käytettävissä olevaa kalustoa ja henkilökuljetuskykyä. **Ajoneuvokapasiteettina** ilmoitetaan henkilövaunut, linja-auto- ja taksiliikenteelle autot ja lentoliikenteelle rekisteröidyt koneet kotimaan käytön suhteessa. Kapasiteetti määritellään tavallisesti kalenterivuoden lopussa.

Ajosuorite kertoo tietyn ajoneuvon tai ajoneuvoryhmän aikayksikössä yhteensä kulkeman matkan pituuden. Tavallisimmin, varsinkin tilastoinnissa, aikayksikkönä on vuosi, jolloin puhutaan vuosisuoritteesta (ajoneuvokm/v). Tie- ja katuliikenteessä ajosuoritteen mittayksikkönä on **ajoneuvokilometri**. Raideliikenteessä liikkuvana yksikkönä on joko vaunu tai juna, jolloin suorite mitataan joko **vaunukilometreinä** (vaunukm/v) tai **junakilometreinä** (junakm/v).

Paikkakilometrit (paikkakm) saadaan kulkuneuvotyyppikohtaisen vuosisuoritteen ja paikkamäärän perusteella. Paikkakilometrejä määrittäessä tulee ottaa huomioon myös mahdolliset seisomapaikat ja rautateiden makuupaikat, jotka luokitellaan istumapaikoiksi.

7.3 Tilastoitavat suoritteet

Julkisen liikenteen suoritetilastointi sisältää julkisen liikenteen toteutuneen **kysynnän** ja **tarjonnan**. Tilastoinnissa kysyntää kuvataan liikennevälineisiin **nousseella matkustajamäärällä** ja sitä vastaavalla **henkilökuljetussuoritteella** eli toteutuneella **henkilökilometrimäärällä**. Tarjonta tilastoidaan kokonaistarjontana liikennetyypeittäin, jolloin puhutaan ajoneuvokilometreistä ja paikkakilometreistä. Tarjonta esitetään ajettuina kulkuneuvokilometreinä ja niitä vastaavina paikkakilometreinä. Tarjonnan **käyttöastetta** kuvaamaan on tehty kaksi mittaria, jotka ovat istumapaikkojen käyttöaste ja tarjonnan käyttöaste. Istumapaikkojen käyttöastetta kuvataan maksettujen henkilökilometrien ja tarjottujen **istumapaikkakilometrien** suhteella. Koko tarjonnan **käyttöaste** määritetään maksettujen henkilökilometrien ja tarjottujen paikkakilometrien suhteena.

7.4 Joukkoliikenteen rahoitus ja avustukset vuositilastoinnissa

Julkisen henkilöliikenteen rahoituksen tilastointi sisältää vain julkisista varoista maksetut korvaukset ja avustukset, joita maksetaan joukkoliikennelain ja palvelusopimusasetuksen mukaisesti järjestetyille joukkoliikenteelle sekä muun lainsäädännön mukaisesti järjestetyille lakisääteisille kuljetuksille. Julkinen rahoitus on osittain suoraa rahoitusta (luku 6) kunnilta ja valtion eri ministeriöiltä. Henkilöliikenne saa tämän lisäksi myös epäsuoraa rahoitusta erityisryhmien matkakustannusten korvausten (luku 6) muodossa esimerkiksi varusmiesten ja koululaisten kuljetuksista.

Liikenteen tilaaja, esimerkiksi kunta, käyttää julkista rahoitusta maksaakseen liikennöitsijälle korvausta liikenteen järjestämisestä. Korvauksen määräytymisperusteina käytetään yleensä **autopäiviä** tai **vaunupäiviä**, **linjatunteja** ja **linjakilometrejä**. Edellä mainitut korvauserusteet ovat käytössä pääasiassa suurissa kaupungeissa. Pienemmissä kunnissa korvauserusteena voi olla esimerkiksi liikenteenharjoittajan ajamat kilometrit (euroa/km) tai päiväkorvaus (euroa/päivä), viikkokorvaus (euroa/viikko), vuosikorvaus (euroa/vuosi) tai kohdekohtainen korvaus (euroa/kohde).

7.5 Tilastointiin ja tunnuslukuihin liittyvä sanasto

Ajoneuvokapasiteetti (fordonskapacitet; vehicle capacity) on tilastoinnissa käytetty suure, jolla tarkoitetaan tiettyä ajankohtana käytettävissä olevan kaluston ominaisuuksien ja käyttötavan perusteella määräytyvää maksimaalista kuljetuskykyä, joka ilmoitetaan esimerkiksi istumapaikkamääränä tai ajoneuvo/vaunumääränä. Tilastointiajankohtana on yleensä vuoden viimeinen päivä. Tilastoinnissa kapasiteetilla tarkoitetaan käytettävissä olevan kaluston ominaisuuksien ja käyttötavan perusteella määräytyvää maksimaalista kuljetuskykyä. Kuljetuskyky ilmoitetaan hetkellisenä suurena, kuten, esimerkiksi linja-autokaluston kokonaismääränä tai yhteenlaskettu istumapaikkamääränä tiettyä ajankohtana.

Ajoneuvokilometri (fordonskilometer; vehicle kilometer) on ajosuoritteen mittayksikkö. Yhden ajoneuvon kulkiessa yhden kilometrin matkan, syntyy yhden ajoneuvokilometrin suuruinen (ajonkm) ajosuorite.

Ajosuorite (trafikarbete, fordonskilometer; vehicle mileage) kertoo tietyn ajoneuvon tai ajoneuvoryhmän aikayksikössä yhteensä kulkeman matkan pituuden. Tavallisimmin, varsinkin tilastoinnissa, aikayksikkönä on vuosi, jolloin puhutaan vuosisuoritteesta.

Autopäivä (bussdag; bus operation day) on erityisesti kustannusten laskennassa käytetty tietyn joukkoliikennelinjan liikennöinnin edellyttämän kalustomäärän mittasuure. Yhden linja-auton käyttäminen linjalla yhden vuorokauden aikana vähintään yhden vuoron verran synnyttää yhden autopäivän. Raideliikenteessä puhutaan vastaavasti vaunupäivästä.

Henkilökilometri (personkilometer; passenger kilometer) on henkilökuljetussuoritteen mittayksikkö. Yhden henkilön liikkuminen/kuljetus yhden kilometrin matkan tuottaa yhden henkilökilometrin suuruisen liikkumis-/ henkilökuljetussuoritteen.

Henkilökuljetussuorite (persontrafikarbete; passenger traffic mileage) kertoo henkilöliikenteen käyttäjien tietyssä aikayksikössä yhteensä kulkeman matkan pituuden (henkilökm).

Henkilöliikenne (persontrafi, passagerartrafik; passenger traffic) tarkoittaa kaikkea ihmisten kuljettamisesta ja liikkumisesta syntyvää liikennettä.

Istumapaikkakilometri, ks. paikkakilometri.

Julkinen rahoitus (offentlig finansiering; public financing) tarkoittaa julkisen liikenteen suoritetilastossa valtion ja kuntien julkiselle liikenteelle osoittamaa rahoitusta. Tämä jakautuu suoraan rahoitukseen (luku 6) palvelujen tarjonnan perusteella ja matkakustannusten korvauksiin palveluiden kysynnän perusteella.

Junakilometri (tågkilometer; train kilometer) on raideliikenteessä käytetty ajosuoritteen mittayksikkö. Junan kulkiessa yhden kilometrin matkan, syntyy yhden junakilometrin suuruinen ajosuorite.

Kalusto (fordonspark, vagnpark; vehicle fleet) tarkoittaa liikenteen hoitoon käytettävissä olevaa ajoneuvo- ja/tai vaunukantaa kokonaisuutena. Usein puhutaan myös liikuvasta kalustosta (rullande materiel; rolling stock) samassa merkityksessä.

Kulkumuoto, ks. kulkutapa.

Kulkumuotojakauma, ks. kulkutapajakauma.

Kulkumuoto-osuus, ks. kulkutapaosuus.

Kulkutapa eli kulkumuoto (färdsätt, färdmedel; mode, mode of travel) tarkoittaa matkan suoritustapaa tai kulkuvälinettä.

Kulkutapaosuus eli kulkumuoto-osuus (färdsättsandel; modal share) ilmoittaa tietyn henkilöliikenteen liikennemuodon/kulkutavan osuuden (yleensä prosentteina) koko henkilöliikenteestä (vrt. kulkutapajakauma). Kulkutapaosuus voidaan mitata joko osuutena tehdyistä matkoista tai liikennesuoritteesta (henkilökilometreistä).

Kulkutapajakauma eli kulkumuotojakauma (färdmedelsfördelning; modal split) tarkoittaa koko henkilöliikenteen jakautumista (%) eri kulkumuotojen kesken (vrt. kulkutapaosuus).

Kysyntä (efterfråga; demand) on hyödykemäärä, jonka kuluttajat ovat valmiita ostamaan tietyllä hinnalla. Hyödyke voi olla myös palvelu, kuten joukkoliikennematka.

Käyttöaste (belastningsgrad; load factor) on järjestelmän tai sen osan kuormituksen suhde palvelukykyyn (kapasiteettiin). Joukkoliikennepalvelujen (tarjonnan) käyttöaste voidaan ilmaista istumapaikkojen tai kaikkien paikkojen suhteen (matkustajakilometrien suhde istumapaikkakilometreihin tai matkustajakilometrien suhde kaikkiin paikkakilometreihin).

Liikennelaji (trafikslag) tarkoittaa tilastoinnissa liikenteen jakautumista eri muotoihin liikennevälineen mukaan. Liikennetekniikassa liikennelaji-termi viittaa henkilö- ja tavariikenteeseen.

Liikennemuoto (transportsätt; mode of transport) tarkoittaa liikenteen jaottelua liikenneväylän, liikennevälineen tms. mukaan (esim. tieliikenne, rautatieliikenne). Julkisen liikenteen suoritetilastoinnissa liikennemuodolla tarkoitetaan tilastossa eroteltuja julkisen liikenteen kulkumuotoja (vrt. kulkumuoto).

Liikennesuoriteosuus, ks. kulkutapaosuus.

Liikennetyyppi (trafiktyp; type of transport) tarkoittaa julkisen liikenteen suoritetilastossa matkan luonteen ja liikennevälineen mukaan tehtyä jaottelua, esimerkkeinä kaukoliikenne, paikallisliikenne, palveluliikenne ja tilausliikenne.

Linjakilometri (linjekilometer; line kilometer) on erityisesti kustannusten laskennassa käytetty tietyn linja-autolinjan liikennöinnin edellyttämän ajosuoritteen mittasuure. Yhden linja-auton linjalla ajama yhden kilometrin matka tuottaa yhden linjakilometrin ajosuoritteen. Linjakohtainen suorite ilmoitetaan linjalla liikennöivän kaluston yhteisenä suoritteena esimerkiksi vuorokausi- tai vuositasolla. Raideliikenteessä puhutaan vastaavasti vaunu- tai junakilometreistä.

Linjatunti (linjetimme; line hour) on erityisesti kustannusten laskennassa käytetty tietyn joukkoliikennelinjan liikennöinnin edellyttämän kuljettajatyön mittasuure. Yhden auton tai junan yhden tunnin mittainen liikennöinti linjalla tuottaa yhden linjatunnin. Linjatuntien määrä ilmoitetaan tavallisesti linjalla liikennöivien vuorojen yhteisenä suoritteena esimerkiksi vuorokausi- tai vuositasolla. Liikennevälineiden siirtoajat varikolta linjalle ja takaisin eivät sisälly linjatunteihin.

Lähi- ja seutuliikenne on entistä ns. vakiovuoroliikennettä, josta käytetään tilastoinnista myös nimeä muu joukkoliikenne. Lähi- ja seutuliikenne palvelee esimerkiksi kehyskuntien liikennetarpeita keskuskaupunkeihin sekä maaseudulla kuntien ja kuntakeskusten välisiä liikennetarpeita. Esimerkkinä tällaisesta liikenteestä on Hyvinkää-Helsinki ja Haukipudas-Oulu. Lähi- ja seutuliikenne on luonteeltaan erilaista kuin kaukoliikenne ja siihen kohdistuu myös julkista rahoitusta.

Matka (resa, trip) on henkilön tai ajoneuvon siirtymistä paikasta toiseen, esimerkiksi kotoa kauppaan tai työpaikalle. Meno ja paluu ovat erillisiä matkoja. Matkoiksi luettaan kaikki matkat, myös lyhyet, jos ne ulottuvat oman pihapiirin ulkopuolelle.

Matkustajamäärä (passagerarantal; number of passengers) on joukkoliikennevälinettä käyttävien matkustajien määrä tietyssä ajankohtana tai tietyssä ajanjaksona. Julkisen liikenteen suoritetilastossa matkustajamäärä ilmoitetaan liikennevälineitä käyttäneiden matkustajien yhteismääränä vuositasona. (Ks. nousu)

Nousu (påstigning; boarding) tarkoittaa matkustajan nousemista liikennevälineeseen. Julkisen liikenteen suoritetilastossa vuotuista matkustajamäärää kuvataan vaunuun nousseiden matkustajien määrällä. Nousujen määrä ei vastaa täsmällisesti matkojen/matkustajien määrää, koska vaihdolliset matkat sisältävät useita nousuja.

Paikallisliikenne (lokal kollektivtrafik; local public transport) tarkoittaa yleensä lyhytmatkaista kunnan tai taajaman sisäistä joukkoliikennettä. Joukkoliikenteen suoritetilastossa myös talousalueen sisäinen liikenne kuuluu paikallisliikenteeseen.

Paikkakilometri (platskilometer; seat kilometer) on liikenteen tarjonnan ja kuljetuskyvyn mittayksikkö. Yhden paikan kuljettaminen yhden kilometrin matkan synnyttää yhden paikkakilometrin tarjonnan. Kokonaispaikkakilometrien ohella voidaan tarjontaa mitata myös pelkillä istumapaikkakilometreillä.

Taksiliikenne (taxitrafik; taxi traffic) on taksiliikennettä koskevan lain (217/2007) edellyttämän liikenneluvan mukaisin ehdoin taksiliikenteeseen soveltuvaksi määritellyllä ajoneuvolla harjoitettua ammattimaista, asiakkaan määräämällä tavalla harjoitettua tilausliikennettä henkilöautolla.

Vaunukilometri (vagnkilometer; vehiclekilometer, car kilometer) on ajosuoritteen mittayksikkö. Yhden vaunun kulkiessa yhden kilometrin matkan, syntyy yhden vaunukilometrin suuruinen ajosuorite.

Vaunupäivä (vagndygn; vehicle day, car day) on erityisesti kustannusten laskennassa käytetty tietyn joukkoliikennelinjan liikennöinnin edellyttämän kalustomäärän mitasuure. Yhden vaunun käyttäminen linjalla yhden vuorokauden aikana vähintään yhden vuoron verran synnyttää yhden vaunupäivän. Autoliikenteessä puhutaan vastavasti autopäivästä.

7.6 Tilastointiin ja tunnuslukuihin liittyvää materiaalia

Nurmi O., Kannisto S. (2011). Julkisen liikenteen suoritetilasto 2009. Liikenne- ja viestintäministeriö, Julkaisuja 13/2011.

Taksiliikennelaki 217/2007.

Weiste H. (2012). Julkisen liikenteen suoritetilaston kehittäminen. Esiselvitys. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 30/2012.

Tilastokeskus Public Transport Performance Statistic 2011 Esiselvitys. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 3/2013.

8 Poistuvia termejä

8.1 Termilista

EU:n palvelusopimusasetus ja joukkoliikennelaki korvaavat liikenteen järjestämistä aikaisemmin säädelleen lain luvanvaraisesta henkilöliikenteestä tiellä (343/1991). Uuden lainsäädännön ja kielenkäytön kehittymisen myötä jää pois käytöstä joukko-termejä, joista tärkeimmät on ilman yksityiskohtaista määrittelyä lueteltu ohessa.

Linjaliikenne, korvautunut termillä reittiliikenne.

Linjaliikennelupa, ei käytössä, sen korvaa reittiliikennelupa.

Nettomalli, ei käytössä, tarkoittaa samaa kuin reittipohjainen käyttöoikeussopimus

Ostoliikenne, korvautuu pääosin termillä palvelusopimusasetuksen mukainen liikenne (PSA-liikenne). Ylesterminä voitaisiin käyttää termiä sopimusliikenne.

Pikavuoroliikenne, ei enää käytössä, sisältyy reittiliikenteeseen. Saattaa säilyä liikennöitsijöiden markkinointiterminä.

Tariffi tarkoittaa takkaa. Termiä ei enää suositella käytettäväksi.

Tariffijärjestelmä tarkoittaa taksa- ja lippujärjestelmän muodostamaa kokonaisuutta. Termiä ei enää suositella käytettäväksi.

8.2 Poistuviin termeihin liittyvää materiaalia

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1370/2007 rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista (palvelusopimusasetus).

Joukkoliikennelaki (869/2007).

Laki luvanvaraisesta henkilöliikenteestä tiellä (343/1991).

Joukkoliikenteen toimivaltaiset viranomaiset vuonna 2013

Joukkoliikennelain mukaan Suomessa on yhdeksän linja-autoliikenteen toimivaltaista ELY-keskusta. Kunnallisia toimivaltaisia viranomaisia on 26. Näistä kymmenen on kunnallisia seudullisia viranomaisia, joiden toimivalta-alue ulottuu useamman kunnan alueelle. Muutokset toimivaltaisten viranomaisten määrässä tai toimialueissa edellyttävät muutosta joukkoliikennelakiin.

Kunnalliset toimivaltaiset viranomaiset (kunnalliset joukkoliikenteen viranomais-kaupungit) ovat:

- Hyvinkää
- Imatran
- Kajaanin
- Kemin
- Kokkola
- Kotkan
- Kouvolan
- Lappeenranta
- Mikkeli
- Rauma
- Riihimäki
- Rovaniemi
- Salo
- Savonlinna
- Seinäjoki
- Vaasa

Seudulliset kunnalliset toimivaltaiset viranomaiset toimialueineen ovat vuonna 2013:

- Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä Espoon, Helsingin, Kauniaisten, Keravan, Kirkkonummen, Sipoon ja Vantaan kuntien muodostamalla alueella
- Hämeenlinnan kaupunki Hattulan, Hämeenlinnan ja Janakkalan kuntien muodostamalla alueella
- Joensuun kaupunki Joensuun, Kontiolahden ja Liperin kuntien muodostamalla alueella
- Jyväskylän kaupunki Jyväskylän, Laukaan ja Muuramen kuntien muodostamalla alueella
- Kuopion kaupunki Kuopion ja Siilinjärven kuntien muodostamalla alueella
- Lahden kaupunki Asikkalan, Hartolan, Heinolan, Hollolan, Hämeenkosken, Kärkölan, Lahden, Nastolan, Orimattilan, Padasjoen ja Sysmän kuntien muodostamalla alueella
- Oulun kaupunki Iin, Kempeleen, Limingan, Lumijoen, Muhoksen, Oulun ja Tyrnävän muodostamalla alueella
- Porin kaupunki Harjavallan, Kokemäen, Nakkilan, Porin ja Ulvilan kuntien muodostamalla alueella
- Tampereen kaupunki Kangasalan, Lempäälän, Nokian, Oriveden, Pirkkalan, Tampereen, Vesilahden ja Ylöjärven kuntien muodostamalla alueella

- Turun kaupunki Kaarinan, Liedon, Naantalin, Raision, Ruskon ja Turun kuntien muodostamalla alueella.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymää (HSL) lukuun ottamatta seudullisia kunnallisia toimivaltaisia viranomaisia voidaan kutsua myös kunnallisiksi joukkoliikenteen seutuviranomaiskaupungeiksi. Toimialueen kuntia kutsutaan seutuviranomaiseen kuuluviksi kunniksi.

Kaukoliikenteessä liikenne- ja viestintäministeriö on toimivaltainen viranomainen.

Aakkosellinen sanasto

TERMI	ESIINTYY LUVUSSA
Aikataulu	Luku 3.
Aikatauluinformaatio	Luku 3.
Aikataulujen säännöllisyys	Luku 3.
Aikataulutettu vaihto	Luku 3.
Ajantasainen informaatio	Luku 3.
Ajoneuvoaika	Luku 3.
Ajoneuvokapasiteetti	Luku 7.
Ajoneuvokilometri	Luku 7.
Ajosuorite	Luku 7.
Aluepysäkki	Luku 3.
Arvo	Luku 4.
Arvolippu	Luku 4.
Asiakashinta	Luku 4.
Autopäivä	Luku 7.
Avoin menettely	Luku 5.
Avoin rahastusjärjestelmä	Luku 4.
Bruttomalli	Luku 2.
Clearing eli selvittely	Luku 4.
Digiroad	Luku 4.
Dynaaminen informaatio	Luku 3.
EMV-standardi/EMV-teknologia	Luku 4.
ERRU	Luku 4.
Esteettömyys	Luku 3.
Etäisyystaksa	Luku 4.
Etäisyystariffi	Luku 4.
Hankintayksikkö	Luku 5.
Helppous	Luku 3.
Henkilökilometri	Luku 7.
Henkilökuljetussuorite	Luku 7.
Henkilöliikenne	Luku 7.
Henkilölogistiikka	Luku 6.
Integroidut julkiset henkilöliikennepalvelut	Luku 4.
Integroitu joukkoliikennejärjestelmä	Luku 4.
Istumapaikkakilometri	Luku 7.
Joukkoliikenne	Luku 1.
Joukkoliikennelaki	Luku 1.
Joukkoliikennelinja	Luku 3.
Joukkoliikennelinjasto	Luku 3.
Joukkoliikennelupa	Luku 2.

Joukkoliikenteen koontitietokanta	Luku 4.
Joukkoliikenteen laatukäytävä	Luku 3.
Joukkoliikenteen runkolinja	Luku 3.
Joukkoliikenteen runkoyhteys	Luku 3.
Joukkoliikenteen solmupiste	Luku 3.
Julkinen henkilöliikenne	Luku 1.
Joukkoliikenteen valtionavustus	Luku 6.
Julkinen liikenne	Luku 1.
Julkinen rahoitus	Luku 7.
Julkisen palvelun velvoite	Luku 2.
Julkisesta palvelusta maksettava korvaus	Luku 2.
Julkisia palveluhankintoja koskeva sopimus	Luku 2.
Junakilometri	Luku 7.
Järjestetty vaihto	Luku 3.
Kaksivaiheinen menettely	Luku 5.
Kalusto	Luku 7.
Kaukojunaliikenne	Luku 2.
Kaukoliikenne	Luku 3.
Kaupunkiliikenne	Luku 3.
Kausilippu	Luku 4.
Kertalippu	Luku 4.
Kilpailullinen neuvottelumenettely	Luku 5.
Kokonaislaatu	Luku 3.
Kokonaismatka-aika	Luku 3.
Kokonaistaloudellinen edullisuus	Luku 5.
Korotettu odotustila	Luku 3.
Koulukuljetukset	Luku 1.
Kulkutapa, kulkumuoto	Luku 7.
Kulikutapajakauma, kulkumuotojakauma	Luku 7.
Kulikutapaosuus, kulkumuoto-osuus	Luku 7.
Kunnallinen joukkoliikenteen seutuviran- omaiskaupunki	Luku 2.
Kunnallinen joukkoliikenteen viranomais- kaupunki	Luku 2.
Kunnallinen toimivaltainen viranomainen	Luku 2.
Kuntapysäkki	Luku 3.
Kutsujoukkoliikenne	Luku 1.
Kutsujoukkoliikennelupa	Luku 2.
Kynnysarvo	Luku 5.
Kysyntä	Luku 7.
Kävelyaika	Luku 3.
Kävelyetäisyys pysäkillä	Luku 3.
Kävelymatka	Luku 3.
Käyttöaste	Luku 7.

Käyttöoikeussopimus (KOS) eli palvelukonsessio	Luku 2.
Laadulliset palvelutasotekijät	Luku 3.
Laatukäytävä	Luku 3.
Laatulupaus	Luku 2.
Lakisääteiset kuljetukset	Luku 2.
Liikennelaji	Luku 7.
Liikennelupa	Luku 1.
Liikennemuoto	Luku 7.
Liikennesuoriteosuus	Luku 7.
Liikennetyyppi	Luku 7.
Liikennöintiaika	Luku 3.
Liikennöintisopimus	Luku 2.
Liikenteenharjoittaja	Luku 5.
Liikkumisen ohjaus	Luku 3.
Liityntäkävely	Luku 3.
Liityntäpysäköinti	Luku 3.
Linja	Luku 3.
Linja-autoasema	Luku 3.
Linjakilometri	Luku 7.
Linjaston kattavuus	Luku 3.
Linjaston yhdistävyys	Luku 3.
Linjatunti	Luku 7.
Lippualusta	Luku 4.
Lippujärjestelmä	Luku 4.
Lippulaji	Luku 4.
Lipputyyppi	Luku 4.
Lisätilaus	Luku 5.
Logistiikkayksikkö	Luku 6.
Lähi- ja seutuliikenne	Luku 7.
Lähijunaliikenne	Luku 2.
Maaseutuliikenne	Luku 3.
Maksujärjestelmä	Luku 4.
Markkinaehtoinen liikenne	Luku 1.
Matka	Luku 7.
Matka.fi	Luku 4.
Matka-ajan ennakoitavuus	Luku 3.
Matkakeskus	Luku 1.
Matkaketju	Luku 3.
Matkakortti	Luku 4.
Matkakustannusten korvaus	Luku 6.
Matkan hallittavuus	Luku 3.
Matkan helppous	Luku 3.
Matkapalvelukeskus	Luku 6.

Matkojen yhdistely	Luku 6.
Matkustajainformaatio	Luku 3.
Matkustajamäärä	Luku 7.
Matkustusmukavuus	Luku 3.
Määrälliset palvelutasotekijät	Luku 3.
Nettomalli	Luku 2.
Neuvottelumenettely	Luku 5.
NFC-teknologia	Luku 4.
Nousu	Luku 7.
Nousupysäkki	Luku 3.
Odotteluaika	Luku 3.
Odotusaika	Luku 3.
Odotustila	Luku 3.
Oheispalvelu	Luku 3.
Oma tuotanto	Luku 2.
Optio	Luku 5.
Ostoliikennesopimus	Luku 2.
Paikallisliikenne	Luku 6.
Paikkakilometri	Luku 7.
Palvelukonsessio	Luku 2.
Palveluliikenne	Luku 1.
Palvelulinja	Luku 3.
Palvelusopimusasetus	Luku 1.
Palvelutaso	Luku 1.
Palvelutasokriteerit	Luku 1.
Palvelutasoluokitus	Luku 3.
Palvelutasoluokka	Luku 3.
Palvelutasomäärittely	Luku 3.
Palvelutasopäätös	Luku 3.
Palvelutasotavoite	Luku 3.
Palvelutasotekijä	Luku 3.
Peruskunta	Luku 2.
Poistumispysäkki	Luku 3.
Pysäkin liikenteellinen merkittävyys	Luku 3.
Pysäkin ohitusaika	Luku 3.
Pysäkin varustetaso	Luku 3.
Pysäkki	Luku 1.
Pysäkkialue	Luku 3.
Pysäkki-informaatio	Luku 3.
Pysäkkikatos	Luku 3.
Pysäkkikoroke	Luku 3.
Pysäkkilevike	Luku 3.
Pysäkkitunnus	Luku 3.
Pysäkkivarustus	Luku 3.

Pysäkkiverkko	Luku 3.
Päätepysäkki	Luku 3.
Rajoitettu menettely	Luku 5.
Ranskalainen urakka	Luku 5.
Reitityspalvelu	Luku 4.
Reitti-informaatio	Luku 3.
Reittiliikenne	Luku 2.
Reittiliikennelupa	Luku 2.
Runkoliikenne	Luku 3.
Runkoyhteys	Luku 3.
Saattoliikenne	Luku 3.
Saavutettavuus	Luku 3.
Sarjalippu	Luku 4.
Selvittely eli clearing	Luku 4.
Seudullinen toimivaltainen viranomainen	Luku 2.
Seutuliikenne	Luku 3.
Seutuviranomaiseen kuuluva kunta	Luku 2.
Siirtymäaika	Luku 2.
Sisäinen liikenteenharjoittaja	Luku 2.
SOA	Luku 4.
Solmupysäkki	Luku 3.
Staattinen informaatio	Luku 3.
Suljettu rahastusjärjestelmä	Luku 4.
Suora rahoitus	Luku 6.
Suorahankinta	Luku 5.
Säännelty kilpailu	Luku 1.
Säännöllisyys	Luku 3.
Taksa- ja lippujärjestelmä	Luku 4.
Taksajärjestelmä	Luku 4.
Taksiliikenne	Luku 7.
Tariffi	Luku 4.
Tarjonta	Luku 1.
Tarjouskilpailu	Luku 5.
Täsmällisyys	Luku 3.
Taustajärjestelmä	Luku 4.
Terminaali	Luku 1.
Tilausliikenne	Luku 1.
Toimivaltainen viranomainen	Luku 1.
Tunnistepohjainen maksaminen	Luku 4.
Täydentävä lisäosto	Luku 2.
Vaihto	Luku 1.
Vaihtoaika	Luku 3.
Vaihtokävelymatka	Luku 3.
Vaihto-odotusaika	Luku 3.

Vaihtopaikka	Luku 3.
Vaihtopiste	Luku 3.
Vaihtopysäkki	Luku 3.
Vaihtopysäkkijärjestely	Luku 3.
Vakiominuuttiaikataulu	Luku 3.
VALLU	Luku 4.
Valtionavustus	Luku 6.
Varikkojärjestelmä	Luku 4.
Vaunukilometri	Luku 7.
Vaunupäivä	Luku 7.
Vuoro	Luku 3.
Vuorotarjonta	Luku 3.
Vuoroväli	Luku 3.
Vyöhyketaksa	Luku 4.
Yhdistelmäraportti	Luku 2.
Yhteiskäyttöinen maksujärjestelmä	Luku 4.
Yhteiskäyttöinen rahoitus	Luku 6.
Yhteistaksa	Luku 4.
Yksinoikeus	Luku 2.
Yksivaiheinen menettely	Luku 5.
Yleinen sääntö	Luku 2.

